



Mozdonyvezetők Lapja



Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XXII. évfolyam 2. szám

Alapítás éve: 1892

2012. február



Mozdonyvezetőket a munkavédelmi bizottságokba!



- Megalakult...
- Felhatalmazás
- Fogadd örökbe
- Meggyóztatnák?
- Azok a szép napok



Választani tudni kell

Közel egy év után, mondhatni menetrendszerűen, idén is márciusban tartják a soron következő Üzemi Tanácsai és Munkavédelmi képviselő választásokat a MÁV-TRAKCIÓ-nál

Sok nyitott kérdés sugallja, nem lesznek munka- és feszültségmentesek a következő hetek, hónapok. Damoklész kardjaként lebegnek felettünk az esetleges átszervezések, összevonások, esetleges kapacitás csökkenések. Többek között az egyik legfontosabb kérdés, vajon beintegrálják-e a TRAKCIÓ-t - esetleg más társaságokkal közösen - a MÁV-Startba. No, de ne szaladjunk ennyire előre. Akkor kell átmenni a hídon, ha odaérünk. Most maradjunk egyelőre az aktuális feladatoknál. Kétszülünk a március 27-29 közötti választásokra.

Tekintsük át, hogy mi is történt eddig. Eredményesen megalakultak a választások lebonyolításáért felelős Választási Bizottságok. A választásokon való részvétel azonban a tagok joga és kötelezettsége. Nem mindegy azonban, hogy voksunkkal kinek szavazunk bizalmat. Fontos, hogy tagjaink szavazatukat a MOSZ jelöltjeire adják le, hiszen ők képesek hitelesen és eredményesen képviselni a közös szakmai érdekeket. Ne tévesszen meg senkit, hogy esetleg más szakszervezetek jelöltjei között vannak személyes ismerősök, ők ugyanis nem képviselhetnek más érdekeket, kizárólag a saját szakszervezetüket és ezt még a személyes kapcsolatok sem írhatják felül. Kérem tagjainkat, legyenek nagyon körültekintőek és ne hagyják, hogy a voksolásnál a korábbi ismeretség döntson a racionalitás helyett. Erre egyéb-

ként sajnálatos módon néhány rivális szakszervezet nagyon is számít. Bizonyítsuk be nekik, hogy a MOSZ az egyik legösszetartóbb szakszervezet, amelynek tagjai kizárólag szakmai alapon, a közös érdekeket szem előtt tartva hozzák meg döntéseiket.

A legutóbbi választásokon a Mozdonyvezetők Szakszervezete kiváló eredményt ért el. A mostani választásokon is hasonló sikerrel kell járnunk, hiszen a szakszervezet attól erős, hogy tagjai is erősek, Hatékonyan cselekedni csak akkor tudunk, ha mindannyian összefogunk. Elnökként és kollégaként is egyaránt meggyőződésem: a mozdonyvezetők érdekeit legjobban mozdonyvezetők tudják képviselni! Magunkról, magunknak kell dönteni, mert más esetben olyan szakszervezetek is bejuthatnak a testületekbe, amelyek egyértelműen a Mozdonyvezetők Szakszervezete ellenére alakultak meg, s napjainkban is sokat ártnak szakmai érdekeinknek. Az Irányítási szervezet kivételével mindenhol maximális létszámú jelöltet állított szakszervezetünk. Biztosíthatom tagjainkat, minden jelöltünk egyaránt felkészült szakember, akik messzemenőkig szem előtt tartják közös érdekeinket.

Bízom benne, hogy a MOSZ számára kedvező összetételű Üzemi Tanácsok és Munkavédelmi Bizottságok fognak alakulni! Nagyon fontos, hogy a képviselői szervezetekben leképeződjön az a létszám, amely az egész MÁV-TRAKCIÓ-ra jellemző. Hiszen így tudunk közösen kialakított stratégia céljainknak a gyakorlatban is érvényt szerezni, így tudunk teljes erőbedobással kijátszani magunk mellett, és ami a legfontosabb, így tudjuk élhetőbbé tenni a mozdonyvezetők mindennapjait.

Jelöltjeink számíthatnak támogatásukra. Tiszteljem meg Öket bizalmukkal, hogy bizonyíthatassák elkötelezettségüket és szakmai felkészültségüket.

A választásokon szavazzanak a MOSZ jelöltjeire, döntünk együtt saját jövőnkéről!

Kiss László

Megalakult a Vasútszállítási Alágazati Párbeszéd Bizottság munkavállalói oldala

A megalakulást több hónapon át tartó, hosszú előkészítő folyamat előzte meg. 2011 novemberében adtuk be az Ágazati Részvételt Megállapító Bizottsághoz a társszakszervezetekkel együtt azt a közös kérelmet, amely a Vasútszállítási Alágazati Párbeszéd Bizottság megalakulásának és az abban résztvevő tagok részvételi jogának megállapítására irányult. Az Ágazati Részvételt Megállapító Bizottság ugyanis az a szerv, amelynek feladata megvizsgálni azt, hogy mely, az ágazathoz tartozó szakszervezet jogosult részt venni a párbeszéd bizottságban, illetve, hogy az adott szakszervezet a részvétele nélkül milyen jogosítványokkal rendelkezik. Az ágazati párbeszéd bizottságokról és a középszintű szociális párbeszéd egyes kérdéseiről szóló 2009. évi LXXIV. törvény 7. § (1) bekezdése feltételhez köti a párbeszéd bizottságban való részvételt. Ezen feltételek meglétét vizsgálja az Ágazati Részvételt Megállapító Bizottság.

A törvény szövege szerint az ágazati szintű szociális párbeszédben részt vehet az a munkavállalói érdekképviselet, amely:

– az adott ágazatban legalább tíz munkáltatónál, alapszabálya szerint képviselőre jogosult szervezet működött, illetőleg tisztségviselővel rendelkezik és az e munkáltatóknál munkaviszonyban foglalkoztatott érdekképviseleti tagok létszáma eléri az ágazatban munkaviszonyban foglalkoztatottak létszámának **egy százalékát**, vagy,

– legalább három munkáltatónál, ahol az érdekképviselet alapszabálya szerint képviselőre jogosult szervezet működött, illetőleg tisztségviselővel rendelkezik, az érdekképviseleti tagok száma eléri az ágazatban munkaviszonyban állók létszámának **tíz százalékát**,

Az Ágazati Részvételt Megállapító Bizottságnak 2012. január 31-én kézhez kapott határozata szerint a Mozdonyvezetők Szakszervezete nem felel meg a fentebb hivatkozott jogszabályi feltételeknek és ezért a Vasútszállítási Alágazati Párbeszéd Bizottságban, mint döntési joggal rendelkező, állandó tag nem vehet részt. A határozat szerint a Vasutasok Független Szakszervezete és a Mozdonyvezetők

Szakszervezete tanácskozási joggal vehet részt az üléseken.

Az, hogy a MOSZ nem felelt meg a feltételeknek, azzal magyarázható, hogy sem a MÁV-Gépészet Zrt.-nél, sem a MÁV Zrt.-nél, sem a MÁV-Trakció Zrt.-nél dolgozó tagjaink nem kerülhettek bele ebbe a számításba. A Vasútszállítási Alágazati Párbeszéd Bizottság működése, a Nemzeti Munkaügyi Hivatal megállapítása szerint jelenleg csak két tevékenységi körre terjed ki, a 4910-es számú helyközi vasúti személyszállításra és a 4920-as számú vasúti áruszállításra. A munkáltatói oldalon csak azok vehetnek részt, akiknek főtevékenysége a már említett 4910-es és 4920-as számú TEÁOR kód alatti tevékenység. Az említett MÁV Zrt. és leányvállalatainak bejegyzett főtevékenysége azonban nem ezen két kód alá tartozó tevékenység. Az ágazatban összesen 11000 munkavállaló van, ami azt jelenti, hogy ahhoz, hogy a Vasútszállítási Alágazati Párbeszéd Bizottságban döntési joggal részt tudjunk venni, legalább 1100 tagok kellett volna felmutatnunk. Ehhez képest - tekintettel arra, hogy például a Trakciónál dolgozó közel 3500 tagunk nem kerülhetett bele az ágazathoz tartozó munkavállalók körébe – 200 főt tudunk bizonyíthatóan igazolni. Ily módon a részvételhez szükséges 10%-os küszöböt nem értük el és ezáltal döntési joggal nem, csak tanácskozási joggal tudunk részt venni a Vasútszállítási Alágazati Párbeszéd Bizottság munkájában. Nyilvánvalóan ez a helyzet jelentősen meg fog változni, amennyiben a mozdonyvezetők és így tagjaink is a közeljövőben a MÁV-Start állományába kerülnek át, hiszen a Start főtevékenysége megegyezik a fentebb már említett, az ágazathoz tartozó TEÁOR kód alatt folytatott tevékenységgel. Ebben az esetben újból kell kérnünk az Ágazati Részvételt Megállapító Bizottságtól azt, hogy állapítsa meg, hogy jogosultak vagyunk döntési joggal is részt venni az üléseken. Mindaddig viszont igyekeznünk minél hatékonyabban részt venni az üléseken akkor is, ha pillanatnyilag csak aktív szemlézői lehetünk az eseményeknek.

2012. február 10-én tartotta a Vasútszállítási Alágazati Párbeszéd





Bizottság munkavállalói oldala alakuló ülését. Az ülésen a Mozdonyvezetők Szakszervezete is részt vett, ahol főbb napirendi pontként megtörtént az oldalelnök megválasztása, a VÁPB állandó tagjainak kijelölése. A munkavállalói oldalon jelenleg 3 tag rendelkezik döntési joggal: a VDSZSZ, az MTSZSZ és a Vasúti Koalíció, amely a Vasutasok Szakszervezete és a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének szövetsége lévén jött létre. A soros elnökök a taglétszámnak megfelelő súlyarányokat figyelembe véve, vetésforgó-szerűen fogják váltani egymást. Az elnökséget a VDSZSZ kezdi, aki Gaskó Istvánt jelölte meg állandó elnöknek. Az ülésen határozat született atekintetben is, hogy a három tag 2-2 fővel vehet részt az üléseken, még a tanácskozási joggal rendelkezők 1-1 fővel. Oldalon belül egyébként minden tag 1 szavazattal rendelkezik és a döntéseket konszenzussal hozzák. Az SzMSz szövegébe belekerült az is, hogy jogosult bármelyik szakszervezet arra, hogy amennyiben a későbbiek folyamán megfelel a törvényben meghatározott feltételeknek kérje csatlakozását. Határozat született arról is, hogy a munkavállalói oldal kezdeményezi a Vasútszállítási Alágazati Párbeszéd Bizottságban részt vevő szervezetei reprezentativitásának megállapítására irányuló eljárást.

Erre ugyanis azért van szükség, mert az ágazati kollektív szerződés megkötéséhez ezt a megelőző eljárást le kell folytatni és miután megállapításra kerül, hogy mely szervezetek jogosultak a megkötésre, csak utána lehet egyáltalán az egész ágazatra kiterjedő kollektív szerződés létrehozását előkészítő tárgyalásokat elkezdeni. Egyelőre azonban a fentebb részletezett TEÁOR-besorolás eredményeképp kialakult probléma miatt, ha egyáltalán bármilyen megállapodás, döntés, határozat születne a Vasútszállítási Alágazati Párbeszéd Bizottság munkájának következtében, az nem terjedne ki a MÁV Zrt. és egyes leányvállalataira. Ezen probléma megoldása végett a munkavállalói oldal a napokban Szarvas Ferenc elnök-vezérigazgatóhoz fordult és tájékoztatást illetve javaslatot kért az ismertett anomália megoldására vonatkozóan. A problémát csak tetőzi az is még, hogy egyébként ezek a leányvállalatok a TEÁOR-besorolásuk alapján már egy másik ágazat Párbeszéd Bizottságához tartoznak. Tehát biztos, hogy ezt a problémát megnyugtatóan csak a többi érintett ágazati Párbeszéd Bizottsággal együttesen, felsőbb szinteken lehet rendezni, ha egyáltalán létezik az akadályok elhárítására alkalmas ésszerű megoldás.

Dr.N.Zs.D

... a munkáltató mindig jogszerűen jár el!

A Mozdonyvezetők Lapjának 2011. évi decemberi számában olyan üggyel foglalkoztam röviden, ahol szakszervezeti tagunk egyidejűleg három jogvita miatt indított peres eljárást. Az első fokon eljáró munkaügyi bíróság mindhárom kérdésben helyt adott a munkavállaló kereseti kérelmének. Ahogy a decemberi cikkben már említettem, az elsőfokú bíróság döntésének indokaira most kívánok kitérni.

A munkaügyi per tárgyát képezte egyrészt az, hogy a mozdonyvezetői munkakör ellátásához szükséges időszakos vizsga letétele napján jogosult-e a mozdonyvezető a Kollektív Szerződés (továbbiakban: KSz) szerint a belföldi kiküldetésben lévő munkavállalóknak járó napidíjra. A bíróság rögzítette, hogy a „...kollektív szerződés, mint az Mt. 13.§ (5) bekezdése szerinti munkaviszonyra vonatkozó szabály 58.§ 6. pontja meghatározza, hogy belföldi kiküldetésnek minősül a munkavégzés, ha a munkakezdés, illetőleg befejezés helye nem azonos a munkavállalóra megállapított le-, és feljelentkezési helyekkel. Így a kollektív szerződés rendelkezése folytán ez megvalósult a 2010. márciusi időszakos vizsga alkalmával, hiszen a felperes le- és feljelentkezési helye Budapest-Ferencváros, míg az időszakos vizsga helyszíne a BGOK Istvántelki tanműhelye volt. Az időszakos vizsga a munkakör ellátásának feltétele volt, arra a munkáltató kötelezte a munkavállalót az 5/2010. számú parancskönyvi rendeletével, ez tehát egyértelműen munkavégzés volt.”. Hivatkozott a bíróság az Mt. azon irányadó rendelkezésére, miszerint a munkavállaló a munkabérének és költségeinek megtérítése mellett köteles a munkáltató által kijelölt tanfolyamon vagy továbbképzésén részt venni, és az előírt vizsgákat letenni. Ezek szerint a „...fizetendő költségek összegét a kollektív szerződés 62. §-a az élelmezéssel kapcsolatos többletköltségek tekintetében 500,- Ft napidíjban határozza meg...így a felperes az 500,-Ft napidíjra jogosult volt.”.

A fenti peres eljárás tárgya volt az is, hogy mozdonyvezető kollégánk egyik szolgálata ellátása során munkaközi szüneteit nem tudta kivenni. A lefolytatott bizonyítási eljárás eredményeként megállapította a munkaügyi bíróság, miszerint a peres felek egyezően nyilatkoztak arról, hogy a szóbanforgó szolgálati napon a biztosító berendezés zavara idején is áramellátás alatt volt a mozdony, a felperesi munkavállaló feladata volt a mozdony üzemben tartása, a fékberendezések működtetése, „...ez tehát mindenképpen munkavégzésnek minősül, azaz nem teljesült az a feltétel, amit mind az Mt., mind a kollektív szerződés előír, hogy a munkavégzést megszakították vol-

na. Így a felperes részére jár a rendkívüli munkavégzés iránti díjazás függetlenül attól a körülménytől, hogy leülni és étkezni tudott... felperes nyilvánvalóan nem hagyhatta el a mozdonyt akkor, ha azt nem zárhatta le, nem helyezhette üzemen kívül.”.

Ugyancsak a munkaügyi per tárgya volt a munkába járással kapcsolatos utazási költségterítés. Ebben az időszakban több szolgálatot érintően részesült kollégánk utazási költségterítésben, azonban a 28,-Ft/km helyett, csak kilométerenként 9,-Ft-ot számolt el a munkáltató. Az elsőfokú eljárásban vizsgálat tárgyává tette a bíróság a kérdés megítélésében releváns jogszabályi rendelkezéseket, vagyis többek között az Mt. 153. §-át és a 39/2010-es Kormányrendeletet. Mindezek és a perben felmerült adatok alapján megállapította a bíróság, miszerint az „...alperes nem vitatta, hogy a felperes tulajdonában áll a gépkocsi, erről tudomása volt, hiszen korábban is ezen gépkocsi után folyósította a felperes részére a kollektív szerződésben meghatározott magasabb mértékű 28,-Ft/km díj költségterítést.”. A peres eljárás tárgyát képező időszakban, hivatkozása szerint azért nem fizette ki a munkáltató ezt a mértékű költségterítést, mert nem teljes terjedelmében töltötte ki a formanyomtatványt a felperesi munkavállaló. A bíróság megállapítása szerint, a „...felperes a formanyomtatványon valóban nem nyilatkozott a vezetői engedélyének számáról, illetőleg annak érvényességi idejéről és a kötelező felelősségbiztosítás meglétéről, annak számáról, érvényességi idejéről. A bíróság meglátása szerint e körben a felperes a nyilatkozattelt jogszerűen tagadta meg, mert azok a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény szerint személyes adatnak minősülnek és így csak akkor kezelhetők, ha az érintett ahhoz hozzájárul...”.

Tehát egyértelműen rögzítette az elsőfokon eljáró munkaügyi bíróság azt, miszerint „...ezen adatok bekérése nem indokolt annak eldöntéséhez sem, hogy a felperes, illetőleg a munkavállaló saját, vagy közeli hozzátartozója gépkocsiját használta-e, azt más módon is lehet igazolni, de különösen indokolatlan a vezetői engedély száma, érvényességi ideje, a kötelező felelősségbiztosítás száma, érvényességi ideje. ...Önmagában abból kifolyólag, hogy a felperes ezt a részt a formanyomtatványon nem töltötte ki, mely rész vonatkozásában egyébként az alperesi szabályzatok sem tartalmaznak rendelkezést, a felperes a jogosultságot nem veszti el, a kollektív szerződésben meghatározott költségterítés számára jár.”.

dr. Király György s.k.





Fogadd örökbe

Mondhatnám, hogy szinte már örökzöld téma a mozdonyvezetők körében az IVU-Plan vezénylési program. Ha jól belegondolok nem is a program a hibás abban, ami a mozdonyvezetők vezénylése terén történik lassan két éve. A program nem hülye! Amilyen paraméterekre programozzák, azt végzi el szolgálai módon, az emberi precizitást jóval felülmúlva. Akkor mégis mi bajunk e rendszerrel? Ehhez kicsit vissza kell tekintenünk a múltba. Százhatvanegyházi évig vezényelték a mozdonyvezetőket szolgálta. Volt, hogy ez elég ad hoc módon történt, egy éjszaka alatt akár háromszor is zaklatta az „értesítő” a kollégákat. Egy bő évtizeddel ezelőtt elkezdődött a vezénylések szabályokba foglalása. Nem kívánt a szakma se többet, se kevesebbet, mint azt, hogy hasonlóan a nappalos munkavállalóhoz és más forduló szolgáltatókhoz, előre tervezhetően történjen a mozdonyvezetők munkaidő-beosztása. Ennek része volt az is, hogy a szolgáltatók egymást követő összeállításába is beleszólhattak azok, akik vezénylése történt, azaz mozdonyvezetők. A személyzeti forduló nem csak a szolgáltatókat, hanem a pihenő és lyukas napok egymást követő rendszerét is rögzítették. A személyzeti fordulóknak voltak olyan szakaszai, ahol ugyan rövidebb, de voltak olyanok is, amikor hosszabb idejű otthon töltött időt tartalmaztak. Lehetett előre tervezni, hiszen az ember előre ki tudta számolni a szolgáltatók egymásutániságából, hogy mikor, hogy fog dolgozni. S ekkor jöttek a nagy reformerek! Életcéljukként fogalmazódott meg a vezénylési rendszerek lebontása. A mozdonyvezető foglalkoztatás „rugalmasabbá” tétele kezdte belengni egyesek gondolkodását, mely persze arra irányult, hogy lehet az addigi rendszereket szétcibálni. Ehhez társult, hogy új ideológiát keresve beindult a vezényléseket végzők átszervezése, akik ennek következtében elkerültek a mozdonyvezetői közösségektől, eltűntek a személyes kapcsolatok. Napjainkban – és bizonyára nem tévedek, ha azt mondom - többen végzik a mozdonyvezetők vezénylését, mint az IVU előtti időszakban. Jobb lett, mint volt? Vagy csak ontjuk a pénzt egy olyan vezénylési rendszerbe, mely már régen kiállította magáról a szegénységi bizonyítványt, hogy erre nem alkalmas. Lehet, hogy egy német város buszos vezénylésére alkalmas volt, ahol is garázsban kezdődött a nap és garázsban is végződött. Hát itt nem így van. Nagyon nem! Na de majd élmunkával kiegészítjük a hiányosságokat. S jöttek újabb és újabb olyan emberek, akik a vasútról addig még sosem hallottak, de a számítógépet csodásan kezelik. Tisztelet a kivételnek, de hát a kivételek is elfelejtették már, hogy milyen is mozdonyvezetőnek lenni. A szék (és persze más is) átformálja a tudatot.

Nézzük mi is a jelenlegi helyzet. Hiába vannak több hetes fordulók, vannak olyan szolgáltatók, melyek soha nem kerülnek rá adott emberekre, s vannak olyanok is, hogy adott ember napokon át hajnali órákban kezd. Az az érzése a kollégáknak, hogy a vezénylésnek nevezett beosztások egyesek jutalmazására, míg mások „szívátására” alkalmasak. Bizonyára azzal fognak vádolni, hogy tévedek, de erre egy féleképpen lehetne fényt deríteni. Az az ember, aki e nagyszerű vezényléseket végzte, próbálja is ki. Persze csak utasként. Több kollégánk is örökbe fogadna egy hónapra olyan vezénylőt, akik e tevékenységet ma végzik. Egy hónapra befogadnánk magunkhoz néhányat, s egyebet sem kellene tenni, mint adott kollégákkal együtt szolgáltatóba járni, a szolgáltató alatt meg csak nézelődni kell a vezetőállásról kifelé. Elaludni azért nem ér, még ha harmadszor is megy egymást követő napokon hajnal 03 óra 05 percre szolgáltatóba. De akkor sem, amikor húsz nap múlik el úgy, hogy minden nap a munkahelyén kell lennie a munkavállalónak. Semmi felelősség nem terheli, neki csak vonatozni kell. A mozdonyvezetőnek viszont komoly felelőssége van ilyen munkai-beosztások mellett is! Vezénylési problémáinkkal megkerestük már a cég vezetőit is! Közösen kellett konstatálnunk, hogy a márciusi vezénylések túlszárnyalva a februárit, még rosszabbak lettek. Nem is tudom szabad-e további egyeztetéseket kezdeményezni a TRAKCIÓVAL, mert még bebizonyosodik, hogy tudnak rosszabbat a márciusétól is.

Mit tudunk addig is tenni? Fogadjunk örökbe vezénylést végzőket (bocsánat, ha nem tudom a pontos szakmai meghatározásokat, nem egyszerű). Javasolom, hogy dobjuk össze a pénzt arra, hogy a szállásolást – mely időnként a „köpködők” és pihenőszobák lesznek – alakítsuk úgy ki, hogy emberi tartózkodásra is alkalmasak legyenek. Próbáljuk megmagyarázni, hogy a mozdonyvezető is ember, aki időnként pihenésre vágyik, aki időnként szeretne családjával is eltölteni kis időt, aki esetleg nevelni szeretné gyermekét, akinek nem csak azért van otthona, hogy oda esetleg csak aludni járjon.

Mostanság egy vizsgálat indult a vasúti balesetek és vonatveszélyeztetések okainak kivizsgálására. Remélem, megnézi valaki, hogy ezek kialakulásában mekkora része lehetett esetleg az IVU-nak, vagy annak kezelőinek. Nem állítom, hogy csak erre vezethetők vissza a balesetek, de abban sem vagyok biztos, hogy esetenként nem volt szerepe ezek kialakulásában. Ha pedig volt, akkor az a vasúti biztonság veszélyeztetését súrolja.

Ha másképpen nem megy, akkor addig is fogadd örökbe a vezénylőt! Csak egy hónapra.

Kóstolják meg ők is, amit napról napra jól kifőznek.

K.L.

Alapítványi hírek

Alapítványunk 2012. február 21-én ülésezett.

Az ülés során összesen 27 kérelmet vizsgáltunk meg. Két kérelmet a tagcsoportokhoz irányítottunk, két kérelmet, pedig elutasítottunk. Az elutasítás oka az volt, hogy vagy nagyon ellentmondásos adatok szerepeltek a kérelmezők adatlapján, vagy pedig a szociális rászorultság igencsak megkérdőjelezhető volt.

Ismételni tudom csak: Alapítványunk akkor tud segítséget nyújtani, ha a kérelmező hitelt érdemlően tudja bizonyítani az általa leírtakat. Kérjük, figyelmesen olvassák el a támogatáskérő lapon szereplő információkat, pontosan töltsék ki azt. Kérjük továbbra is a feleség



MOZDONYVEZETŐ ALAPÍTVÁNY

munkanélküliségét, a gyerekek iskolalátogatását, stb. igazoló okiratokat.

Gyermekszületési segélyből 10 kollégánk részesült, így összesen 300.000Ft-ot utaltunk részükre. Két kollégánk kért segítséget, mert a munkáltatójuk kártérítésre kötelezte őket. A két kolléga részére összesen 208 000Ft-ot utaltunk át. Tíz kollégánkon, akik azért fordultak hozzánk támogatásért, mert daganatos, illetve más nagyon komoly betegségben szenvednek 495 000 Ft-al tudtunk segíteni. Döntöttünk egy egyesület támogatásáról, mert alapítványunk céljaival azonos célokért folytatja tevékenységét.

Az ülés során összesen 1 058 000Ft sorsáról döntöttünk, ezzel az összeggel tudtunk a rászoruló kollégákon segíteni.

Ülésünkön döntés született arról is, hogy az új

könyvelő céggel, akit kiválasztottunk alapítványunk könyvelésére szerződést kötünk.

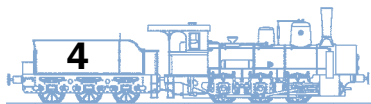
Alapítványunk következő ülését március 27-én 09.00-tól tartja, a MOSZ központban.

Most is arra kérjük a mozdonyvezetői kart és szimpatizánsainkat, hogy adójának egy százalékával támogassák az alapítványunkat. Mint köztudott ez alapítványuk legfontosabb anyagi forrása. Ez az egy százalék felajánlása nem kerül senkinek pénzbe, pusztán egy kis figyelmet, néhány percet kell erre áldozni. Május közepéig élhetnek ezzel a felajánlási lehetőséggel a kollégák, hozzátartozók, szimpatizánsaink. A rendelkező nyilatkozatok és a reklámtárgyak a tagcsoportoknál már megtalálhatók.

**Alapítványunk adószáma:
18174432-1-42**

Az alapítvány kuratóriuma nevében:

*Tóth Ferenc Attila
kuratórium elnöke*





„A tavalyi év az egyensúly megteremtésének időszaka volt” Salamon Béla, a Rail Cargo Hungaria üzemeltetési igazgatója eredményekről és célokról

A Rail Cargo Hungaria Zrt. 2011-ben elsődleges feladatának tekintette, hogy a gazdasági válság hullámvölgyeiben haladva ismét stabil alapokra helyezze működését. Az átfogó, elsősorban a működés optimalizálására és a szolgáltatások gazdaságosságára épített vállalati stratégiának köszönhetően az RCH 2011-ben sokat javított teljesítményén, a negatív tartományból pozitív nullára hozta fel éves üzemi eredményét. A vállalati egyensúly helyreállításában kiemelkedő szerepe volt az üzemeltetési szervezetnek. Az ehhez vezető útról és a további lépésekről Salamon Béla, a Rail Cargo Hungaria Zrt. igazgatója (képünkön) adott áttekintést.

Hatékonyagsnövelés és új technológiák

Vállalatunk egyik legmeghatározóbb feladata 2011-ben az RCH hatékonyságnövelését támogató organizációs projekt, amelyet jó eredménnyel sikerült teljesítenünk. Ez sok erőt, energiát követelt minden munkatársunktól. Az üzemeltetésre komoly felelősség hárult: jelentős mértékben át kellett alakítani szervezetünket, tevékenységünket, hogy hatékonyabbak, eredményesebbek legyünk. Több tucat korszerű, a küldemények kezelésének gyakorlatát is átalakító IT-rendszert vezettünk be, amelyek szervezetünk munkáját és mindennapi feladatait is jelentősen befolyásolták. Mindezzel összefüggésben komoly lépéseket tettünk az ügyfélkapcsolatok tovább erősítése, a határon átvélt technológiák fejlesztése és a bizalmi-elves megállapodások sikeres megkötése érdekében. Külön sikerként értékelem, hogy az új rendszerekre való átállást és az ezzel járó többletmunkát úgy valósítottuk meg, hogy szolgáltatásaink színvonalát megőriztük, tovább erősítettük.

Flottabővítés és korszerűsítése

Idén is folytattuk kocsiállományunk korszerűsítését: az ügyfelek által nem igényelt kocsikat folyamatosan vonjuk ki a flottából és megrendelőink igényekhez igazodva 200 db Eanos kocsi gyártását kezdtük el. A kocsik fővizsgáztatásának költségeit sikerült konszolidáltabb keretek közé szorítani. A bevezetett új IT rendszereknek köszönhetően tovább javult a kocsirányítás minősége, továbbá központosítottuk a kocsivizsgálat és a teherkocsi karbantartás irányítását.

A saját vontatási képesség tovább erősítése

Az egyik legnagyobb áttörésnek tekinthető, hogy négy mozdonyvezetőnk megszerezte a szükséges jogosítványokat ahhoz, hogy Ausztriában is vezethessék mozdonyainkat.

Jelenleg az osztrák mozdonyvezető kollégák mellett, egyelőre második emberként teljesítenek szolgálatot, de hamarosan már önállóan is végezhetik ezeket a fuvarokat. Fontos előrelépés, hogy így már saját mozdonyainkkal, saját mozdonyvezetőinkkel és saját biztonsági tanúsítvánnyal teljesíthetjük ezeket a feladatainkat. Ennek eredményeként várhatóan február 13-án fog áthaladni az első olyan vonat a vasút történetében



Magyarországról Ausztria területére Hegyeshalmon keresztül, amelyiknek már nem kell megállnia.

Konkrét terveink között szerepel, hogy több mozdonyvezetőnk is bevonjuk az interoperábilis képzésbe. Idén további két mozdonyvezetőnk fogjuk felkészí-

teni a határon átvélt közlekedtetéshez szükséges ÖBB vizsgára. Közel harminc mozdonyvezetőnk és mozdonyirányítónkat német nyelvtanfolyamra iskoláztunk be, hogy fejleszthessék nyelvi képességüket és a későbbiek folyamán őket is bevonhassuk az országhatáron átnyúló forgalmak bonyolításába. Külön sikerként említeném, hogy 10 mozdonyvezetőnk az ÖBB 2016-os számú, Herkules mozdonyára, három mozdonyvezetőnk

pedig a szlovák 740-es dízelmozdonyra szerzett típusismeretet. Egyik legjelentősebb eredményünk, hogy megvalósítottuk a mozdonycsere nélküli hegyeshalmi határátmenetben történő közlekedést, így társaságunk nyolc mozdonyal és saját személyzettel végzi a vonatváltást a határátmenetben.

Technológiai téren fontos előrelépés, hogy beépítettük Taurus mozdonyainkba a műholdas helymeghatározó rendszert, amely primer adatokkal szolgál a mozdony üzemelésével kapcsolatban. Emellett elindítottuk az energiaszámlálók mozdonyokba történő beépítésének projektjét is, amelyek segítségével a következő években jelentős energia megtakarítást érhetünk el.

Üzletstratégiai szempontból meghatározó jelentőségűnek bizonyult, hogy kidolgoztuk és aláírtuk a MÁV-TRAKCIÓ-val új

keretszerződésünket, amellyel 2016-ig megteremtettük a stabil együttműködés feltételeit.

A mögöttünk álló hónapok eredménye visszaigazolja, jó irányban haladtunk: 2011-ben fuvarfeladataink közel 40%-t saját mozdonyainkkal és személyzetünk-





kel végeztük. Vontatójárműveink üzem-készsége továbbra is kiemelkedően magas, eléri a 96 %-ot.

2012-es cél: a további erősödés

Tény, hogy vállalatunk 2011-ben megvalósított fejlesztése és az azt támogató megfeszített ütemű szakmai munka meghozta a várt eredményt. Ahhoz azonban, hogy tartósan növekedési pályára állíthassuk az RCH-t és biztosítsuk hosszú távú versenyképességének megőrzését, 2012-ben tovább kell haladnunk a megkezdett úton. Az üzemeltetési területen – csak, hogy néhány példát említsek – korszerűsítjük flottánkat, fejlesztjük a kocsisérülések dokumentálására szolgáló adminisztrációs rendszert, kialakítjuk a kocsivizsgálati tevékenység mérésének objektív rendszerét és kiemelt figyelmet fordítunk a további új IT alkalmazások gördülékeny bevezetésének előkészítésére. Ezek mellett természetesen ügyfeleinkkel, partnereinkkel együtt arra törekszünk idén is, hogy tovább erősítsük szakmai kapcsolatunkat és közösen határozzuk meg az együttműködés fejlesztésének további irányait.

„Az Év munkavállalója” 2011-ben: Salamon Béla

A Rail Cargo Hungaria Zrt. üzemeltetési igazgatója, Salamon Béla 2011-ben „Az Év munkavállalója”. A kitüntetés a munkatársaktól érkező javaslatok alapján a menedzsment ítélte oda a társaságnál több mint négy éve igazgatói posztot betöltő szakembernek. A két éve alapított díjat mindig az a kolléga veheti át, aki munkájával, szakértelmével kiemelkedő mértékben járul hozzá a társaság eredményességének fokozásához és elősegíti annak kedvező megítélését.

Salamon Béla a kitüntetés átvételét követően elmondta, a díjra nem személyes sikerként tekint. Megítélése szerint az elismerés az üzemeltetési szervezet minden munkatársának szól. Kollégái időt, energiát nem kímélve, fáradhatatlanul és legjobb tudásuk szerint végezték munkájukat 2011-ben, abban az évben, amikor meghatározó lépéseket kellett tenni a vállalat piaci pozíciójának megőrzéséért. Bár eddigi pályafutása során számos hivatalos kitüntetésben és sok kedves, személyes köszönetnyilvánításban részesült, amelyek rangsorolás nélkül egyaránt fontosak számára, a mostani elismerés mégis a legfontosabbak közé tartozik.

Salamon Béla elkötelezett szakmai munkájával, több évtizedes tapasztalatokra épülő szakértelmével és kiemelkedő vezetői képességeivel méltán vált jogosulttá a kitüntetésre. Irányításával kezdődött meg 2009-ben a vállalat saját vontatási képességének kialakítása és a vonatközlekedés optimalizálásával kapcsolatos fejlesztések elindítása. Vezetése alatt 2011-ben megújult, átalakult és minden korábbinál eredményesebbé vált az üzemeltetési szervezet tevékenysége, hatékonyabb lett az elegytovábbítás, megerősödött a RID menedzsment és kialakult az üzemeltetési teljesítményirányítási rendszere is.

Salamon Béla 1980-ban mozdonyvezetőként kezdte pályafutását, ebben a munkakörben hét éven keresztül dolgozott. 1993-ban állomásfőnök lett és attól kezdve folyamatosan vezetői pozíciót töltött be. 2007 decemberétől üzemeltetési igazgató a Rail Cargo Hungaria Zrt-nél. Kiemelkedően eredményes szakmai munkáját a szaktárca minisztere 2010-ben minisztériumi kitüntetéssel ismerte el.

RCH Kommunikáció

Meggyóntatnák a mozdonyvezetőket

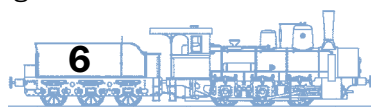
Február 20-án ezzel a címmel jelent meg egy írás a Blikk.hu-n. A cikk első mondata így szól: „Minősíthetetlen a mozdonyvezetők figyelmetlensége, és tűrhetetlen a vonatveszélyeztetések száma - jelentette ki Túrós András a MÁV biztonsági biztonsági igazgatója egy szakmai értekezleten.”

Ha valaki végigolvassa a nem túl hosszú cikket, rájön, hogy az tele van képtelenségekkel. Mindjárt az elején említ egy esetet, amikor Hortobágyon nem a megfelelő vágányra járaták a vonatot. Talán a mozdonyvezető kormányozta helytelenül a járművét? Aztán említést tesz az Aszód - Tura között történt szembemenesztésről. Úgy tudom ott sem a mozdonyvezető volt egy személyben felelős a veszélyeztetésért. Azt csak mellékesen jegyzem meg, hogy nem a „ügyeletes szolgálattevő”, hanem a vonal irányítója értesítette a mozdonyvezetőket mobiltelefon segítségével. Megemlíti még az írás a balatonfenyvesi esetet, ahol egy személyvonat a tilos jelzést „felszakítva” 500 m-re állt meg a vele szemben közlekedő vonat előtt. Ha én újságíró lennék, rettenetesen szégyellném magam ennyi csacszkaság leírása után.

A cikk végén pedig nem más tesz nyilatkozatot, mint Bárány Balázs, aki jobb lenne, ha elbujdokolna és mélyen hallgatna, ugyanis szervezete a VDSzSz már eddig is helyrehozhatatlan árokat okozott a vasútnak. Vajon mi sarkallja arra, hogy olyan dolgokba szóljon bele, ami nem igazán rá tartozik, hiszen a mozdonyvezetők között meglehetősen kevesen, mondhatni elhanyagolható számban találhatunk VDSzSz tagokat.

Most azonban felejtjük el a biztonsági igazgató mozdonyvezetőket sértő kijelentését, vonatkoztatunk el az újságíró megmosolyogtató tájékozatlanságától és vizsgáljuk meg, hogy ténylegesen mi lehet az oka a valóban aggályosan elszaporodott rendkívüli eseményeknek.

Nézzük először a turai esetet! Itt a biztosító berendezés meghibásodása miatt sikerült a vonatokat egymással szembe engedni, mert senki nem tartotta magát az Utasítás erre az esetre vonatkozó előírásaihoz. Sem a szolgálattevő, sem a mozdonyvezető, sem a vezető jegyvizsgáló. A felületes szemlélő tehát megállapíthatja, hogy e három szereplő hanyag munkája vezetett csaknem balesethez. Ha azonban valaki valóban szeretné megismerni az okokat, az visszatekint az időben, megvizsgálja a hasonló eseteket, a szabályokat, és akkor már egy kicsit más megvilágításban látja a problémát. Ennek az esetnek ugyanis voltak előzményei. A biztosító berendezés hibájából halálos áldozatokat követelő balesetek voltak már Zebegénynél, Szőnynél és a legsúlyosabb, Monoriernél. A balesetek bekövetkezése után a MÁV rendszert változtatott az előírásokon, ezzel kvázi elismerte, hogy az ide vonatkozó szabályok nem felelnek meg a vasútbiztonság követelményeinek. Az előírások ugyanis bonyolultak, nem mindig egyértelműek, előfordult olyan is, hogy valahol Kelet-Magyarországon egy IC vonat mozdonyvezetőjét azért akarták felelősségre vonni, mert a biztosítóberendezés hibája miatt állomástávolságban közlekedtetették, és ő a vörös jelzők mellett csak 15 km/ó sebességgel volt hajlandó közle-





kedni, ezzel tetemes késést okozva a vonatoknak. Az eset után a szakértők között vita bontakozott ki, hogy helyesen járt-e el, hiszen ha állomástávolságban közlekedik, akkor a vonalon nem lehet előtte más vasúti jármű, tehát a térközjelző vörös fénye nem jelentheti a térköz foglaltságát. (Időszakos oktatásokon ismertették az ország mozdonyvezetői előtt az esetet.) A szakértők vitája azzal zárult, hogy a mozdonyvezető helyesen járt el, így nem büntették meg. Ezzel pedig csak az a bajom, hogy a masinisztának ott a helyszínen, másodpercek alatt kell döntenie, nem áll rendelkezésére korlátlanul az idő, nem tanulmányozhatja az utasítások ide vonatkozó pontjait, és nem értelmezheti kedve szerint azokat. A zebegényi balesetnél pedig éppen azért mondta ki a bíróság a mozdonyvezető felelősségét, mert a vörös térközjelző mellett nem 15 km-es sebességgel közlekedett, az adott helyzetben azt gondolhatta, hogy vonat nem lehet előtte, hiszen állomástávolságban közlekedik. Logikusan úgy okoskodott (ez csak reális feltételezés részemről), hogy azért kapta az értesítést az állomástávolságú közlekedésről, hogy ne kelljen végig 15-tel cammognia. Nos mivel meghalt, könnyen rá lehetett húzni az egyedüli felelős szerepét. Pedig a baleset azért következett be, mert visszajelentés előtt indították el, függetlenül az Utasítás betűjétől, a ravasz jogászi okoskodástól. A turai eset után valaki kitalálta, hogy a személyzetet el kell látni úgynevezett CHECK listával, amin tételesen fel van sorolva, hogy a biztosító berendezés hibája esetén hogyan kell a személyzetnek eljárni. Nos amikor elolvastam ennek a szövegnek az első változatát, meglepő módon súlyos hibákat találtam benne. Pedig akik készítették állítólag szakemberek voltak. Ott volt a kezükben az összes utasítás, korlátlan idő állt a rendelkezésükre, mégsem voltak képesek hibátlanul elkészíteni azt az anyagot, amiből a végrehajtó szolgálat majd dolgozott volna. A szolgálattevőnek, a mozdonyvezetőnek nem áll korlátlan idő a rendelkezésére, hogy értelmezze a bonyolult, sokszor a józan észnek, a logikának teljesen ellentmondó pontokat. (Az új Utasítás bevezetésével látok rá esélyt, hogy normális, mindenki számára érthető rendelkezés lát majd napvilágot.)

A másik olyan szabály, amelyben a tévesztés lehetősége kódolva van, az a vonatok mozdonyvezetőinek felhatalmazása az indításra. Gondolom sokak számára ismert az a tény, hogy a MÁV-nál sokáig, a kijáratú jelző szabad jelzési képe még nem hatalmazta fel a mozdonyvezetőt az indulásra, vagy az áthaladásra, gyakorlatilag minden vonatot menesztieni kellett. Kivételt képeztek azon szolgálati helyek, ahol a szolgálat szünetelt, és a delta elágazások jelzői. Ezt a szabályt, ha jól emlékszem, az 1975-ben megjelent Forgalmi Utasításban erősen fellazították. Ettől kezdve, már sok esetben elegendő volt a kijáratú jelző szabad jelzési képe az induláshoz, az áthaladáshoz. Tovább lazította a menesztési kötelezettséget a távkezelt, valamint a KÖFI állomások megjelenése. Napjainkra még bonyolultabbá vált a helyzet, mert egyes olyan állomásokon sem kell személyvonatokat forgalmi szolgálattevőnek vonatindító jelzőeszközzel felhatalmazni az indításra, ahol egyébként FSZT teljesít szolgálatot. Azokat a szolgálati helyeket, ahol továbbra is fennáll a személyszállító vonatokat vonatindító jelzőeszközzel történő menesztési kötelezettsége, a szolgálati menetrendben kis körrel jelölik (ami sajnos néha módosulhat), tehát ezzel a szabállyal csak a tévesztés lehetőségét növelték a rendelkezés megalkotói. És most térnék rá arra az esetre, amikor a vonat elindult az állomásról vörös kijáratú jelző mellett. A KÖFI vonalakon érdekes jelenség, hogy a vezető jegyvizsgáló hatalmazza fel a személyszállító vonatokat mozdonyve-

tőt az indításra, készen jelzés adásával. De a VJV az esetek nagy részében nem látja a kijáratú jelző jelzési képét. Azt csak a mozdonyvezető látja közvetlenül, vagy rosszabb esetben a vezetőállás jelző útján. Ha így nézzük a dolgot, akkor elgondolkodtató, hogy a vonat indulásával kapcsolatos információk mind a mozdonyvezetőnél vannak, mégis a VJV hatalmazza fel. Amikor én még mozdonyt vezettem, mindig megegyeztem a vezető jegyvizsgálóval, hogy ha szabad a kijárat, a jelzősípval egy rövid jelzést adok és csak akkor adhatja a készen jelzést. Sokszor előfordult, hogy egyezségünk ellenére a VJV felhatalmazott az indításra, a továbbhaladást tiltó kijáratú jelző ellenére, majd felszállt a vonatra, és amikor a jelző szabaddá vált, nem szállt le a vonatról, hogy újra adja a készen jelzést. (Ezzel persze nem azt akarom mondani, hogy a jegyvizsgálók esetleg hanyagul dolgoznak, de sajnos előfordult, ugyan ritkán, de ilyen eset is.) Azt hiszem az elmúlt időszak rendkívüli eseményei rámutattak, hogy ismét egy utasításban kódolt veszélyforrásról van szó. Az állomáson a mozdonyvezető hátrafelé figyel, minden idegszálával az utasok le- és felszállását figyeli. Közben elfeledkezik arról, hogy mondjuk sárgával járt be az állomásra, majd megkapja a felhatalmazást és elindul. Mivel a mai korszerű járművek hamar felgyorsulnak, mire észreveszi a hibát, már meghaladta a kijáratot. Talán érdemes lenne elgondolkodni azon, hogy a vezető jegyvizsgáló jelzése ne felhatalmazás legyen, hanem az eredeti jelentésének megfelelően „készen” jelzés, ami csak azt mondja a járművezetőnek, hogy az utasok fel- és leszállása befejeződött. A felhatalmazást a jelző jelzési képe adná. Persze ez csak egy ötlet, de hosszú mozdonyvezetői tapasztalatom és a tények azt mutatják, hogy a jelenlegi szabályozás nem eléggé biztonságos.

Van még egy dolog, ami kedvezőtlenül befolyásolhatja a mozdonyvezetők figyelmes munkavégzését. Ez pedig a jelenlegi személytelen, számítógépes vezérlési rendszer. Ugyan a gép és a munkáltató mindig gondosan ügyel arra, hogy a törvényben előírt pihenőidők meglegyenek, de ez még nem jelenti azt, hogy a masinisztának ténylegesen lehetősége van pihenni, a következő szolgálatra mentálisan felkészülni. Pl. ha sokszor egymás után jelentkezik hajnali órákban. Az Utasítás előírja, hogy szolgálatba, csak józan és kipihent állapotban szabad jelentkezni. De mi van olyankor, ha valaki ötödszörré jelentkezik hajnali háromra. Az előírt pihenőideje megvolt ugyan, de a valóságban már rettenetesen kialvatlan és fáradt. Egyszer előfordult, hogy egy mozdonyvezető ezt jelezte a felvigyázónak. Ellene munkáltatói eljárás indult és azóta talán már meg is szünetelt az elmarasztaló határozat. Hónapokkal később egy másik kolléga, aki szintén kialvatlanul volt kénytelen szolgálatba jelentkezni, ismerve az előbbi esetet nem mert szólni. Sajnos fáradságának kisebb baleset lett a következménye. A legszörnyűbb, hogy a VBO meghallgatáson nem hivatkozhat fáradságra, hiszen az első kérdés, hogy kipihenten jelentkezett-e szolgálatba? Ha azt mondja, hogy nem, akkor még egy pont az utasításból, amit fel lehet hozni a rovására. Ha pedig azt mondja, hogy igen, a balesetvizsgálat nem éri el a célját, nem derül ki a valódi ok, tehát nem lehet változtatni a kialakult helyzeten. Pedig az lenne a cél, hogy minél teljesebb képet kapjunk a bekövetkezett balesetek okairól, hogy azok a jövőben elkerülhetőek legyenek. Persze lehet a mozdonyvezetőkre a nagy nyilvánosság előtt becsmérlő kijelentéseket tenni, de az sajnos nem vezet a baleseti helyzet javulásához.

Móricz Zsigmond





Egy újságcikk utóélete

A nappalok és éjszakák egymásutánisága működteti azt a bioritmust, amit az évmilliók kialakítottak egy fejlődési folyamat eredményeként az embernek nevezett élőlényben. DE! Nem a vezénylés alapján szolgálatot végző mozdonyvezetőben vagy bárki másban, aki ettől a ritmustól eltérően végzi hivatását, munkáját. Mert ebben a civilizációba született, munkát vállal, létét nem nyereségekre alapozza vagy kapott kinevezés által nyerte. Van, aki a minimumokban meghatározottól (47000Ft) eltérően egy vagy több szinttel minőségben jobbat szeretne. Az elmúlt évtizedeket mozdonyvezetőként éltem, életem egy megbolygatott bioritmusban. A sokak mindennapjaitól eltérő életvitelt alakított ki szeretett hivatásom. Családom létét, életét is a hivatásom határozta, határozza meg. Az eltérő időpontokban kezdődő munkabeosztást munkáltatóm igényei határozzák meg. Ezt egy vezénylési terv alapján osztják be. Erre mondják azt munkægészségtannal foglalkozó kutatók, hogy veszélyeztetettek, mert a biológiai egyensúly náluk felborult. Alkalmanként olvasom az utasításokat, hogy kémben legyenek, fejlődjenek a kor követelményeivel, ismereteim szinten tartsam. Nyelvezetét ugyan értem, de nem ételszerűek, tele vannak gumiszabályokkal, paragrafus érvényű meghatározásokkal. Ezek szerkesztői manapság egy személyben a mozdonyvezetőre hárítanak felelősség tekintetében mindent a vasúti közlekedés világában. Gazdaságos működés a kitűzött jelszó jó néhány éve. Egyértelmű.

Vettem! Megértettem! Tulajdonképp csak az véhető, aki ott dolgozik. Ennek tudatában, ismeretében hajtom végre feladataim sorát. Egy bulvárlapban megjelent rágalmozó cikk személyemet ugyan nem érinti, azonban az ott közölték lejáratják azt a hivatást, amiben életem meghatározó részét töltöttem. A cikkben szereplő személyeket nem ismerem személyesen, de nevük és beosztásuk alapján közülük egyik sem hivatott arra, hogy a mozdonyvezetők gyóntatásával foglalkozzon. Negatív gondolatokat irányukban nem kívánok, személyes találkozást is csak kézzelfogható emberit.

NE ÉRTS FÉLRE! Megnéztem a lap névadó címét, mely a hír értéktartalmát egy folyadék felületén úszó végtermék fajsúlyának megfelelően kezelendő, értékelendő. Ismeretszerzési forrásaimat e lap nem képi.

Féltetjékoztató, csúsztat, az olvasókban a bizalom elvét rombolja. A cikk szerzői feltételezem, hogy rendelkeznek közúti járművezetői engedéllyel és egyszer elolvasták azt, de ha nem, akkor itt egy kis segítség.

A bizalmi elv: a bizalmi elv fontos tézise, hogy bízunk abban, hogy a közlekedési szabályokat minden közlekedő betartja. De vannak, mégis kivételek, abban az esetben minden résztvevőnek úgy kell viselkednie, hogy elkerülhető legyen a baleset. Tudunk kell ilyen esetekben lemondani jogainkról, hogy a tragédia elkerülhető legyen.

„Aki a közlekedésben részt vesz, köteles a közúti forgalomra, valamint a közútnak és környezetének védelmére vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket megtartani, a közúti jelzéseknek eleget tenni, a forgalom irányítására jogosultak utasításait követni.” (KRESZ.)

Vasúti nyelven ez egy kissé bonyolultabb, de az ott dolgozók többsége az utasításokban leírt szabályok alapján végzi munkáját, gyakorolja hivatását.

Balogh Tibor mozdonyvezető

MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság

Tisztelt Elnök Úr!

Számomra is nagyon kellemetlen, hogy a BLIKK 2012. 02.20.-ai lapszámában megjelent a „Meggyóntatnák a mozdonyvezetőket” című cikk, amelyben rám való hivatkozással az én számba adják a „minősíthetetlen a mozdonyvezetők figyelemtelensége” és „tűrhetetlen a vonatveszélyeztetések száma” kijelentéseket, a „gyóntatásról” nem is beszélve, mert ezt nem is értem, hogy hogyan került a cikkbe. Szeretnék tájékoztatni arról, hogy a BLIKK-nek sem, de senkinek sem adtam semmilyen interjút. Két biztonsági értekezleten foglalkoztunk a vasútbiztonság helyzetével. Az egyikben Te is és munkatársaid is részt vettek, így pontosan tudható, hogy milyen bevezető hangzott el részemről.

A másik értekezleten a VDSZSZ alelnökével és munkatársaival folytattunk eszmecsere a vasútbiztonság aktuális kérdéseiről, amelyen szóba került a vonatveszélyeztetések rendkívül magas száma. Természetesen valószínű hogy több biztonsági vezető részéről elhangozhatott az a megállapítás, mely szerint a vonatveszélyeztetések jelentős részét a mozdonyvezetők okozzák és gyakoriak a jelzőmeghaladások, viszont az esetek nagyobb részét a forgalmi szakszolgálat dolgozói okozzák. Az említett biztonsági értekezletről a humánszolgálat a jegyzőkönyvet még nem készítette el, de biztos vagyok benne, hogy egyetlen vasutas munkavállalóval szemben sem fogalmaztunk meg sértő, vagy lejárató kritikát, arról pedig nem tehetek – és kezelni sem tudom -, hogy a vasút valamelyik érdekképviseleti szerve segíti az ilyen újságcikk megjelentését.

A MÁV biztonsági szervezete a mozdonyvezetőket a legfontosabb munkavállalóknak tekinti, akikkel együttműködésre, kölcsönösségre törekszünk és valamennyien pontosan tudjuk, hogy a legnagyobb felelősség a mozdonyvezetők vállán nyugszik.

Bízom abban, hogy - a tőlem független újságcikkre tekintettel - a szervezeteink között továbbra is fennmarad a jó együttműködés, kapcsolat a MÁV Zrt. és a MÁV Csoport, végső soron az utasok biztonsága érdekében.

Tisztelettel:

Türös András





Területi hírek

Szeged

A szokatlanul enyhe december és január után már abban reménykedtünk, hogy ezt a telet humánusabb fűtési számlákkal fogjuk megúszni. Sajnos a február eleji idő rácsafolt a várakozásainkra. A híradások soha nem látott vehemenciával hozták tudomásunkra, hogy készülünk a havazásra, hófúvásra, lehetőleg senki se induljon útnak, hacsak nem halaszthatatlan számára az utazás. De hát tudjuk, hogy a vasútnak ilyenkor is működnie kell. A meteorológusok előjelzése beigazolódott, és a beharangozott hóeséssel lecsapott ránk a tél, attól függetlenül, hogy felkészültünk rá elég sok kellemetlenséget okozott, azonban tény az is, hogy ekkora mennyiségű hó, mint amennyi felénk esett, már rég nem volt. Mióta mozdonyvezető vagyok nem emlékszem rá, hogy hópihés menetrendet vezettek volna be, eddig a kisebb-nagyobb havazások után közlekedett minden, ahogy tudott, vagy elmaradt a vonat, ha már nem volt értelme leközlekedtetni. Most viszont megértük azt, hogy már előre egy csökkentett számú vonatközlekedést próbáltak működtetni az időjárás viszonyoknak köszönhetően, azonban ezt is kisebb-nagyobb (inkább nagyobb) késésekkel sikerült megvalósítani. Ami engem ebben a kérdésben elgondolkodtatott az, hogy amióta kiadták a menetrendeket, a hópihés (rendkívüli helyzetben is közlekedő vonatok) megkülönböztetés létezik. De ennek ellenére a Trakció nem rendelkezett egy kidolgozott mozdony- és személynézeti fordulóval, amit ilyen esetben működtethetne, mindent operatív módon a mozdonyirányítók és a felvigyázóknak kellett kitalálni. Mivel tizenhét óra körül jelentették be, hogy éjfél után csak a menetrendjükben hópihével jelölt vonatok közlekednek, lehetett gondolkodni, hogy kit hová, és merre küldjenek. Ha már minden évben azt halljuk, hogy felkészültünk a télre, vajon miért nem rendelkezünk előre kidolgozott fordulókkal? A tájékoztatásról is megérne egy két sort írni, de ezt sem a MÁV sem a Trakció nem vitte túlzásba, az interneten és a TV képiúságokon kívül semmilyen tájékoztatás nem volt ezzel kapcsolatban. De sajnos nem ezek voltak a legszomorúbb tapasztalataim az idei télen. Mióta mozdonyvezető vagyok (25 éve) voltak olyan telek, amikor esett a hó és több hétig mínusz 15-20 fokos hideg volt. Voltak telek, amikor hetekig kínlódtunk a mozdonyokkal, mert a hidegben nem mentek fel az áramszedők, vagy kisebb nagyobb elfagyásokkal vesződtünk. Bz motor vagy M41-es mozdonyok fékjei kezdtek lustábban működni. Ilyenkor bementek a műhelybe kiolvasztották, víztelenítették őket és működtek tovább, soha nem jutottunk el odáig, hogy azok nem működtek. Az idén viszont több esetben a mozdonyok fékberendezése fagyott el (pl.: közlekedő gyorsvonatról, útközben kellett a V43-ast fűtőházba vinni, mert fékproblémái voltak, vagy másik géppel kellett az M41-et behúzni a fűtőházba, mert körüljárásakor a kolléga azt tapasztalta, hogy a fékkel gond van.). Sajnos körüljárás alkalmával egy M41-es mozdonyal rendkívüli esemény is történt Békéscsabán. Ebben az esetben is valószínűsíthető a gép fékrendszerének elfagyása. Erről az esetről viszont többet nem szívesen írnék, mivel az ügy kivizsgálás alatt van. Viszont mint mozdonyvezető aggódom, ha egy mozdonyt nem tudok üzembe helyezni, vagy nem indul el, de ha a mozdonyok fékjével kezd probléma lenni, és képes egy 100 km-es út alatt elfagyni, az számomra megengedhetetlen. Mivel a tél sem tart örökké ezért tudom, hogy ezek a problémák megoldódnak, de nyugodtabb lennék, ha az ilyen jellegű gondokat nem az idő oldaná meg, még akkor sem, ha

tudjuk, hogy az idő mindenre gyógyír. Azt, hogy mi vezetett idáig, a mozdonyok kora, állapota vagy sok minden egyéb is összejátzott, nem az én tisztem eldönteni, ezt biztosan kivizsgálják az arra illetékesek. De az biztos, hogy a mi területünk nem arról híres, hogy az új mozdonyok, motorvonatok bejáratását nekünk kellene elvégeznünk. Mi inkább abban járunk az élen, hogy a gépek a selejtezés előtti utolsó kilométereiket felénk teszik meg. Gúnyosan mondhatnánk, hogy innen már csak a kohóba vezet az út, de azt biztosan állíthatom a kollégák nevében is, hogy jó lenne, ha a kohó előtt meg tudnánk állni, mivel a beolvasztás előtt szeretnénk kiszállni. Mindezek ellenére bízom abban, hogy a Trakció a következő télre való felkészülésnél nem fogja elfelejteni az idei eseményeket, és különös gondot fog fordítani arra, hogy ezek a problémák ne fordulhassanak elő a jövőben.

Szóth Tibor



Szombathely

Január hó végén, Zalaegerszegen tartottunk fórumot, tizenhárom – tizenöt kolléga vett részt rajta. Először a munkáltató részéről Horváth József TVSZK vezető úr mondta el a foglalkoztatással kapcsolatos tájékoztatóját. Ezután a szakszervezet véleményét Kiss László elnök úr ismertette. Előke-rültek a vizsgával kapcsolatos kérdések, aggodalmak, valamint a nagy hidegben a motorvonatok problémái, állapotuk. A február slágere a vizsga volt, mivel a felkészülési idő a szombathelyiek részére tíz napon belül volt, így a vizsga decemberre el lett napolva, így a celldömlőkiek kezdtek tizenharmadikán, mint az a honlapon is olvasható volt. Időközben a munkáltatónkkal Helyi Érdekegyeztető Tanács ülést tartottunk 14-én. A napirendi pontok közt a feljelentkezési helyek bővítése szerepelt, Zalaszentiván előzetes megállapodás szerint belekerült a helyi függelékekbe. Eddig hely hiányában Zalaszentivánba nem lehetett feljelentkezni, most helyiséget bérel ott munkáltatónk. A másik új feljelentkezési helyet Ukk, nem támogattuk, szemben a Vasutasok Szakszervezete és a Gépészek Szakszervezete véleményével. Más kérdésben egész idő alatt nem nyilvánítottak véleményt. A következő pont az volt, hogy az eltérő feljelentkezési helyeken, hány esetben lehessen feljelentkezni. A munkáltató véleménye szerint az eddigi (három) kevés, és hat darabot kívánt bevezetni. Mivel tavaly nem nagyon élt ezzel a lehetőséggel, és ezt el is mondtuk, nem kívántunk nagyon nyitni tovább. Végül négy darabban egyeztünk meg. Ugyanakkor azt, hogy a helyi függelék szabályai alól ki lehessen szerződni (munkáltatói javaslat, írásban megegyezve, aki akar, más telep-helyen is jelentkezhet), nem támogattuk. Tehát nem lehet – nem hiszem, hogy mondanom kell miért – megállapodni, hogy más helyen jelentkezzen fel a munkavállaló, mint a helyi függelékben meghatározott helyek. Ez a hatkilencvenes kóddal foglalkoztatott, tehát kollektív szerződés 58. § alapján foglalkoztatott mozdonyvezetőket nem érinti. Ezután a felvetett kérdések közt a szabadság igénylés és kiadás szerepelt, mivel hihetetlenül eltért a munkáltatói és a munkavállalói elképzelés. E két hónap ilyen szabadság kiadása mennyire követi azt az elvet, hogy a munkavállaló pihenésére szolgál az éves szabadság. Ugyanakkor mennyire lehetett volna finomítani az eltérést. A munkáltató az éves tervezetét ismételtén kirakja a felvigyázóba. A következő témánk a mozdonyvezetők részére kiadott mobil telefonok használhatatlansága volt, néhány kollégának problémás már a mobil telefonja, és annak használata. Folyamatos javítást ígért a munkáltató, valamint a javítás átfutási időjét jelölte meg problémaként,





ígérte, hogy nagyobb figyelmet fordít erre a kérdésre. A következő kérdés, hogy egyes esetekben a kiadott személyzeti fordában a pihenő idők nem érik el a megfelelő mértéket. Ezt azonnal jelezni kell a vezénylőnek, hisz nagyobb figyélssel ez a probléma nem áll fent. Az üzemanyag információs rendszer beüzemelése már várható, pontosabb képet fogunk kapni az aktuális felhasználásról. A pályavasúttal megállapodtak a mozdonykulcsok őrzéséről, így a kulcsok elhelyezése már nem probléma. Ez mellett még a mozdonyok és motorvonatok műszaki állapota volt a téma, a tizenöt fokos mínusz megmutatta a hiányokat. A foglalkoztatással kapcsolatosan a csökkentett munkaidő került szóba. Az átképzős villany mozdonyvezető tanfolyam indításáról nem tudunk meg semmit. Másnap levélben kértem a VÉT-en felvetni a terület munkáltatási problémáját.

A területen celldömölki mozdonyvezetők szerveztek farsangi bált, hatvan valahány fő részvételével. Elmondhatom, még vizsga előtt volt a bál, így a vizsga drukk levezetésére is jó volt.

A munkavédelmi és üzemi tanácsi jelölteket megkerestük, elfogadó nyilatkozatot jó páran töltöttek és még töltenek ki. A szakszervezet támogatóit olvashatjátok, láthatjátok. Támogatásokat fontos nekik, nekünk, hisz így tudunk elérni eredményeket, s tenni a munkavállalókért, együtt.

Horváth György



Debrecen - Kelet

A januári HÉT ülésen a központi telephely vezető személye által képviseltette magát a munkáltató. Általános tájékoztatás napirendi pont alatt értesültünk arról, hogy az IVU remekbe szabott optimalizálási képességeit kiaknázva készültek el a januári szolgálatok. Ezt bizonyára mindenki érzi is, ha nem máshogyan, akkor a saját bőrén tapasztalhatja meg az IVU tudását. Azt is megtudtuk, hogy nincs még az optimalizálási képesség teljesen kiaknázva, tehát várhatóak még meglepetések. A Szajol – Püspökladány között tervezett pályarekonstrukciós munkálatok miatt változások lesznek a személy és teherforgalomban, de azt, hogy pontosan milyenek még nem tudjuk (e sorok írásakor sem, hiszen a személyzeti fordulók még jelenleg sem ismertek). Az már bizonyos, hogy a Biharkeresztesen át közlekedő tehervonatok a CARGO már átcsoportosította Békéscsaba felé, így csökkenni fog a teherfuvarozásban való részvételünk. A többi tehervonat is elkerüli ezt a részt (legalábbis részben), így azok Miskolc felé fognak közlekedni. Változások lesznek a személyforgalomban is (kevesebb lesz) és az IC vonatok sem abban a rendben közlekednek, mint előtte, de a végleges verzió még nem ismeretes (legalábbis számunkra).

Megtudtuk azt a tényt, hogy az eddig a Záhony - PORT tulajdonát képező széles mozdonyok részben visszakerültek a Trakció tulajdonába, de azt hogy mennyi és melyik mozdony, azt nem. Ez azért (lenne) fontos információ, mert jelenleg ezekkel a mozdonyokkal nagyon sok a probléma (elégtelen vezetőállás fűtés, elmaradó karbantartások és javítások, stb.), így legalább, mint tulajdonos tud(na) a Trakció intézkedni a karbantartást végző MÁV – GÉPÉSZET Zrt. felé. Nem lehet arra hivatkozni, hogy a tulajdonos nem rendeli meg a szükséges javításokat, ha ez a tulajdonos maga a Trakció!

A februári HÉT ülésen a központvezető általános tájékoztatójában előadta, hogy területünkön nem történt az előző egy hónapban komoly esemény. Tiborszállás állomáson előfordul egy-két távvezérlési kábel szakítás a BZ-nél, de vasúti üzem biztonságosságát veszélyeztető esemény nem tör-

tént. A második napirendi pontról nem tudunk érdemben tárgyalni azon egyszerű oknál fogva, hogy még nem készült el a személyzeti forduló! (Most sem áll, még rendelkezésre!) Az egyebekben több problémát említettek a MOSZ képviselői. Ezek többnyire a téli üzem során jelentkező problémákat ölelték fel. Egyöntetű véleménye a MOSZ tisztségviselőinek, hogy nem megfelelően történt meg a télre, illetve a rendkívüli hidegre való felkészülés a mozdonyok tekintetében. A vezetőálláson nemhogy a minimálisan előírt 18 °C nincs meg, de sok esetben még a 8 °C sem! A fagyállólal feltöltött „remotorizált” mozdonyok (M47, M40 300) úgy vannak leállítva a -14, -18°C-os hidegben 10-12 órát, hogy senki rá nem néz és a beindítás után (amennyiben az akkumulátor bírja) maximálisan 8-11 °C-ra tud csak a vezetőállás felmelegedni a -20°C-os hideg éjszakában. A fentebb már említett széles M62 mozdonyokon pedig folyamatos üzem mellett is hideg vezetőállás várja a mozdonyvezetőt, mert a fűtőtestek nincsenek átmosva, így azoknak a hőleadása a nullával egyenlő! Hasonló a helyzet a BZ-ken is, itt „belső jégoldót” kénytelenek használni a mozdonyvezetők, hogy egyáltalán kiálljanak. Ez a szerkezet nem más, mint zokniba töltött étkezési só! Ezzel kell belülről dörzsölni a vezetőállás ablakait, hogy ki lehessen rajtuk látni! Több esetben előfordult, hogy a mozdonyokon elfagytak a fékek azon egyszerű oknál fogva, hogy nem lett feltöltve a levegőrendszerük denaturált szeszszel. Azért a régi szép időkben, amikor még egy főnök volt a vonatási telepen nem történtek ilyen esetek meg, de legalábbis nem ekkora esetszámban. Az meg már egyenesen a vicc kategóriába tartozik, hogy télvíz idején egy dkg homok ne legyen egy gépészeti telephelyen. Ez a területünkön sajnos többször előfordult már.

Információnk szerint az NKH vizsgálja a novemberi és a decemberi teljesített szolgálatokban a vezetési időket. Úgy gondolom, hogy ez a vizsgálat azt jelzi, hogy az illetékes hatóság fontosnak tartja (remélem minden vasútvállalatnál) a vezetési idők betartását, betarttatását. Mindenkinek fel szeretném hívni a figyelmét, hogy a 2005 évi CLXXXIII. törvény, ami a vasúti közlekedésről szól (Vasúti törvény, továbbiakban Vt.) egyértelműen szabályozza, hogy a vezetési idő hossza nem lehet több mint 10 óra! Azt is egyértelműen közli, hogy a vezetési időt túllépni nem lehet, csak az Munka törvénykönyve 128. §. (1) bekezdésében foglalt esetekben! Mindebből az derül ki, hogy senki nem rendelkezhet kénye kedve szerint a vezetési idő túllépésére vonatkozóan, hiszen a szabály csak egyes esetekben [Mt. 128.§. (1)] ad erre lehetőséget. Az a tény, hogy egy csomóponti kiszolgálást végző tartalék mozdony nem tudta a CARGO által megrendelt időintervallumban elvégezni az összes munkát, egészen biztosan nem tartozik a fentebb említett Mt. pont hatálya alá, akármilyen irányító is rendeli (rendelné) el, így kétségesnek tartom az elrendelés jogszerűségét.

Végezetül szeretném felhívni minden munkavállaló, de legfőképpen valamennyi MOSZ tag figyelmét arra, hogy 2012. március 27-28-29-én Üzemi Tanács és Munkavédelmi képviselő választás lesz. Mivel a TVSZK munkavállalói létszámának több mint 90 %-át teszik ki a mozdonyvezető munkakörben foglalkoztatott munkavállalók, alapvető érdeke az a mozdonyvezetőknek, hogy a MOSZ jelöltjei kerüljenek be a fentebb megnevezett testületbe. Ki más ismerné jobban azokat a problémákat, amik a mozdonyvezető munkakörrel kapcsolatosan felmerülnek napról-napra. Az idén is, mint ahogyan az elmúlt években is, a TVSZK Debrecen területén fellelhető MOSZ tagcsoportok közösen állítanak jelöl-





teket mindkét testületbe, összesen kilenc főt. Az öt tagcsoport képviselői teljesen lefedik a TVSZK működési területét és így megvalósulhat az igazságos és arányos MOSZ-os képviselet. Püspökladány, Debrecen, Mátészalka, Nyíregyháza és Záhony telephelyek munkavállalói! A szavazás napján keressétek szavazólapokon a MOSZ jelöltjeit és szavazataitokkal támogassátok a MOSZ többi tagcsoportjának jelöltjeit is!



Gyüre Ferenc

Budapest – Centrum

Soros ülését tartotta a VSZK Budapest Helyi Érdekegyeztető Tanácsa 2012. 02. 13-án, ahol a rotációs elvnek megfelelően elsőként ezúttal a MOSZ Bp. Kelet Terület által felvetett kérdések kerültek megtárgyalásra. Az ülésen részt vett Német Zoltán a VSZK vezetője, valamint a telephelyek vezetői. Jelen volt a MOSZ Bp. Centrum terület, a MOSZ Bp. Nyugat és Bp. Kelet terület vezetője, a MOSZ Bp. Kelet terület tagcsoportvezetői, a Gépészek Szakszervezete, a VDSZSZ és a VFSZSZ képviselője.

Három napirendi pontot tárgyalt a HÉT: a VSZK teljesítményének alakulása, a KSZ Helyi Függelék módosító javaslata, amelyet a MOSZ terjesztett elő, valamint egyéb kérdések.

Mivel a központvezető Úrnak az ülés megkezdése után 30 perccel más fontos ügyek miatt el kellett távoznia, felcseréljük a napirendeket, és a legfontosabb kérdéssel a HF módosító javaslat megtárgyalásával kezdődött a tárgyalás. A Mozdonyvezetők Szakszervezete Bp. Centrum terület részéről előzetesen elküldtem írásban javaslatunkat a munkáltatónak, és ezt szóban is ismertettem a munkáltató és a szakszervezet képviselőivel.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Bp. Centrum, Bp. Nyugat és Bp. Kelet terület módosítási javaslatot nyújtott be a KSZ Helyi Függelék 9.§. 1. bekezdéséhez.

A módosítás a vonatási utazószolgálatot ellátók, fordulós (váltásos) munkarendűek, napi pihenőidejét szabályozza a KSZ 43.§ alapján. Az érvényben lévő pontnak (KSZ Helyi Függelék 9.§. 1.) megfelelően a vonatási utazószolgálatot ellátó munkavállalók vonatkozásában, egységesen 11 óra (lakáson töltött idő) napi pihenőidőt biztosít a VSZK Bp. valamennyi telephelyén, emellett a munkahely és a lakhely távolságát figyelembe véve sávos utazási időt is meghatároz, amelynek megfelelően összesen legalább 13, 14 illetve 15 óra a napi pihenőidő mértéke. A szolgálati helyeken, Bp. Ferencváros VSZT kivételével (ott havi kétszer) legfeljebb havi négy alkalommal a pihenőidő mértéke két szolgálat között 12 órában is megállapítható. Ezen esetben a munkavállalót a jelen pontban rögzített utazási idő a pihenőidőn kívül nem illeti meg, illetve azt átalányjelleggel a 12 óra pihenőidő tartalmazza.

Székesfehérvár VSZT-n – beleértve Dunaújváros, ill. Veszprém KSZH-t, továbbá Bakonyszentlászló, ill. Pusztaszabolcs SZJH-t –, valamint Salgótarján KSZH-n a munkavállaló határozatlan időtartamú, visszavonásig érvényes írásbeli hozzájárulásával a pihenőidő mértéke két szolgálat között 12 órában is megállapítható. Ezen esetben a munkavállalót a jelen pontban rögzített utazási idő a pihenőidőn kívül nem illeti meg, illetve azt átalányjelleggel a 12 óra pihenőidő tartalmazza.

A beterjesztett módosítás ezt úgy kívánja megváltoztatni, hogy Bp. Északi, Esztergom KSZH-n, legfeljebb havi két alkalommal, Bp. Ferencváros VSZT-n legfeljebb havi egy alkalommal a pihenőidő mértéke két szolgálat között 12 órában

is megállapítható, a többi rendelkezés változatlanul hagyása mellett. Indoklasként a következőket fogalmaztam meg: A KSZ Helyi Függelék 2010. 04. 09-i elfogadása óta alapvetően változott a mozdony személyzet vezénylésével kapcsolatos munkáltatói gyakorlat és álláspont. A Budapesti terület mozdonyvezetőinél, hangsúlyosan és kiemelten az Északi VSZT létszámába tartozó mozdony személyzet tervezési – vezénylési gyakorlatában, - az IVU rendszer bevezetése, és az optimalizációs szűrők fokozatos bevezetése okán is – jelentősen leromlott a mozdonyvezetők helyzete. A sorozatos hajnali jelentkezések és késő éjszakába nyúló lejelentkezések, és az ilyen szolgálatok, egymást követő ismétlődése, a mozdonyvezetők kifáradásához, kialvatlansághoz, a szolgálatképes állapot egyre nehezebb megőrzéséhez vezetett, amely már rendkívüli események bekövetkeztét is jelentette, és vasútbiztonsági kockázatokat hordoz.

Ez a változtatás azt eredményezné, hogy a rendszertelen, sok hajnali le- és feljelentkezést elszennvedő, leginkább érintett jelentkezési helyeken (Északi, Esztergom, Ferencváros) felére csökkenne az az alkalom, amikor „röviddel, tehát 12 óra múlva jelentkeztetni lehetne a mozdonyvezetőket, ezzel is csökkentve pszichés és fiziológiai terhelésüket. A VDSZSZ és a VFSZSZ képviselője támogatta az előterjesztést, a GSZ elnöke nem nyilatkozott érdemben (egyébként, pedig a mai napig nem írta alá a Helyi Függelék) a munkáltató képviselője elutasította a módosító javaslatunkat. Elmondta, hogy már a KSZ HF megkötésekor is csak azért ment bele a Ferencvárosi két alkalomba, tehát az eltérő megoldásba, mert egyébként nem köttetett volna HF, de Ő egységesen minden telephelyre azonos szabályozást szeretett volna. Arra a felvetésre, hogy a fehérvári területen az egyéni megállapodások nem tartoznak bele ebbe a képbe, ebbe az azonosságba, és ez ellen a munkáltatónak soha nem volt kifogása, nem válaszolt. Talán azért, mert azok egyéni és nem kollektív erejű megállapodások, ami jól illik a MÁV-TR. által képviselt vonalba, gondolkodásba? Német Zoltán még azt is elmondta, hogy abban az esetben, ha a javaslat megvalósulna, még foglalkoztatási gond is adódhatna. A tények azonban mást mutatnak, 2011-ben a VSZK területén belül, az Északiban és Ferencvárosban volt a legmagasabb a túlóra, és ez a 2012. januári adatoknál is igaz. Harmadik érvként elmondta, hogy már sok egyeztetésen van túl mindkét oldal a problémákkal kapcsolatban és eredményeket is sikerült elérni. Ez részben igaz, de volt honnan indulni és alapjaiban továbbra is fennáll a probléma. Javaslatunk tehát egyelőre nem talált támogatásra a munkáltatói oldalon, de a kérdést továbbra is napirenden tartjuk és keressük azokat a eszközöket, amelyekkel érdemben javíthatjuk a mozdonyvezetők helyzetét. Azért arra felhívom az érdekeltek figyelmét, hogy legalább 8 óra lakáson töltött pihenőidőt, mindenkor biztosítani kell a mozdonyvezetők számára. Tehát, ha valaki nem nyújt be költségterítési igényt az adott szolgálatra, akkor a közösségi közlekedési menetrendeket figyelembe véve kell meghatározni a szolgálatból hazautazás, a lakhelyre érkezés idejét illetve a munkahelyre utazás időpontját és az otthon töltött pihenőidő mértékét.

Második napirendként a feltett kérdésekre válaszolt a munkáltató képviseletében Nagy Tamás VSZT vezető Úr, majd az időközben visszaérkező Német Zoltán Úr.

Ebben a kérdéskörben téma volt az új „védelmi rend”, amely azt eredményezi, hogy a mozdonyvezetők munkahelyre gépkocsival való utazása megnehezül, ez a Ferencvárosi mozdonyvezetőket és a Keletis mozdonyvezetőket érinti elsősorban. Ferencvárosban úgy tűnik, megszűnik a lehetőség a



parkolásra, egy távolabbi helyen lesz erre mód, a Keletiben pedig minden alkalommal a biztonsági szolgálat „szűrőjén” kell átmenni, ami főleg hajnalban nem a legkellemesebb dolgok közé tartozik. Nem értjük miért nem lehet éjszakánként Ferencvárosban 5-6 parkoló autót elhelyezni, magyarázatot sem kaptunk erre. Továbbiakban elsősorban a vezénylési anomáliákról és a mozdonyvezetők által használt helységek állapotáról volt szó. Keleti pu területén hamarosan nyílik egy trakciós szoba a 13. vágány mellett, ahol a szerelvény, jármű nélkül maradt kollégák tartózkodhatnak. Ez a probléma megoldódik Kelenföldön is, ahol már a tisztasági festést végzik. Vác és Szob is szóba került. Vácon keresi a megoldást a központvezető, Szobon nem lát erre indokot. Istvántelekkel kapcsolatban elkészült a papírmunka, de Ferencvárosban, amely a legneuralgikusabb pont még mindig csak a közbeszerzésnél járnak, s lassan két éve húzódik az öltözők és vízcsatlakozások átépítése, ami elképesztő és elfogadhatatlan.

A téli időjárással kapcsolatban a MÁV-TRAKCIÓ ZRt. részéről, központ szinten különösebb probléma nem volt, de ez köszönhető annak, hogy a vezetők nagy gondot fordítottak a helyzetre, Német Zoltán elmondása szerint. Rendkívüli esemény, amely a zord téli időjárásra vezethető vissza, a központ mozdonyvezetőit tekintve, nem történt.

Vonal és típusismereti képzésekre továbbra sincs mód, mert továbbra sincs megfelelő kompetenciával bíró vizsgabiztos, a hatóság malmait lassan örölnék. A mozdonyvezetők részére igényelt plasztik kártyák is lassan készülnek, 23-25 darab készült el mindössze. Mozdonyvezetői tanfolyamot nem tervez indítani a cég, esetleg villanyátképzős lehet, erre most folyik a felmérés, de területünkön kevés embert érinthet. Darukezelői tanfolyam indulhat, erre Ferencváros, Székesfehérvár és Szolnok szolgálati helyekről kerülnek kiválasztásra munkavállalók.

Következőekben a teljesítmények alakulását ismertette a munkáltató: 2012. januárban, a bázishoz, tehát 2011. januárhoz képest a személyvonati eredmény 72000 km-rel nőtt (+2,9%), a tehervonati teljesítés 50000 km-rel csökkent (-1,7%). Tolatási számok még nincsenek, de összességében növekedés valószínűsíthető, mert Hegyeshalomban és Szolnokon HÜSZ megrendelés alapján újra van tartalék kiszolgálás. A túlórák alakulása központ szinten a következő volt januárban Fc: 7,2 óra/fő, Északi: 11 óra, Győr: 4 óra, Székesfehérvár: 6,28 óra, Hatvan: 8 óra, Szolnok: 4,7 óra, Balassagyarmat: 10 óra. Ha a februári előzetes adatokat nézzük, eddig Fc: 6 óra/fő, Északi: 5 óra, Győr: 3 óra, Székesfehérvár: 5 óra, Hatvan: 6 óra, Szolnok: 2 óra, Balassagyarmat: 20 óra. A balassagyarmati kiugró adat a hókeke készenlét miatt következett be, amikor naponta 4 (2+2) mozdonyvezető állt készenlétben a szolgálati helyen, ez 10 napot ölelt fel. Januárban 877 óra állásidő keletkezett, februárra Szolnokon és Veszprémben kellett operatív, feladathiányos szolgálatokat betervezni. Ha többlet megrendelések futnak be, ezekre a helyekre irányítják, vagy onnan kezelik le. A tehervonati piac továbbra is bizonytalan, talán az 1. sz vonal a kivétel, ahol kevés a lemondás, és a Hegyes - Kürtös tranzit is jól teljesít. Leközlekedett az első Mercedes vonat, amelyet a MÁV-TR. továbbított, márciustól heti két pár várható, de még nem tudni, a MÁV-TR. lesz-e a befutó.

A MOSZ Bp. Centrum tagcsoportjai januárban és februárban tagcsoportos ülésen értékelték az elmúlt évi tevékenységüket, beszámoltak a pénzügyekről, és megtervezték a 2012-es esztendő programjait, kijelölték a legfontosabb tennivalókat. Először a déliesek, győriek, majd a keletiek és a fe-

rencvárosiak, északosok végezték el ezt a munkát. Lezárult az ÚT és Munkavédelmi Bizottsági választásokra a jelöltállítás, amely területünkön valamennyi tagcsoportnak helyet biztosít a jelöltlistán. Reméljük és ezért dolgozunk, jelöltjeink bírják a mozdonyvezetők, a választók bizalmát és bekeverülnek a testületekbe. Aspiránsaink nem univerzálisak, az ÚT és MVB választásokra különböző személyeket indítunk, akik tudnak és akarnak is tenni a munkavállalók képviselőiért. Jelöltjeink kevés kivételtől eltekintve nem a tagcsoportok vezető tisztségviselői, nem a Mozdonyvezető Szakszervezet küldöttei, hanem az adott tagcsoport által jelölt mozdonyvezetők, akik fellépése, szakmai életútja, tapasztalata, felkészültsége alkalmassá tesz a feladatra. Ezúton is kérjük a mozdonyvezetőket, hogy szavazataikkal a MOSZ hivatalos jelöltjeit támogassák, tegyünk együtt a jövőnkért, a hivatásunkért!

A MOSZ Budapest Centrum terület mozdonyvezetői, a MOSZ tagcsoportok, valamint a terület képviselőiben kritikai hangot, módosító javaslatokat, jobbító szándékot, hatékonyabb, pontosabb, szabálykövető munkavégzést nem csak a MÁV-TRAKCIÓ ZRt.-vel, mint munkáltatóval, hanem a Mozdonyvezetők Szakszervezetével kapcsolatban is megfogalmazzuk. Tesszük ezt azért, mert azt gondoljuk, hogy a mozdonyvezetők érdekképviseletét hatékonyan, hitelesen és szakszerűen csak akkor tudjuk ellátni, ha a MOSZ mint szervezet is így működik. Eredményesen, gyorsan csak úgy tudunk választ adni a folyton változó, formálódó világra, gazdaságra, tagjaink elvárásaira, ha bennünk is megvan a változtatásra az igény és az elszánás. Persze ez nem lehet önmagában érték, ezt mi is tudjuk.

Ezért vitairatot írtunk, javaslatokat fogalmaztunk meg, azért, hogy a szakszervezeteket ért kihívásokra és a Mozdonyvezetők Szakszervezete, általunk korrigálni javasolt hibáira rávilágítsunk. Mivel úgy gondoljuk, hogy a MOSZ hatékonyabb működése mindannyiunk közös érdeke, ezért elképzeléseinket a mozdonyvezetők közösségével is szeretnénk megosztani. Valódi és értelmes, személyeskedéstől mentes diskurzust szeretnénk, hogy a vita során a legjobb, leghasznosabb és megvalósítható ötletek segítsék a mozdonyvezetők érdekeinek eredményes képviseletét, a hatékony szakszervezeti munkát.

A MOSZ Budapest Centrum terület javaslatai, a Mozdonyvezetők Szakszervezete jövőbeni működéséhez:

Helyzetértékelés: Az új Munka Törvénykönyv tervezete, megalkotása és elfogadása sosem látott kihívás elé állítja a Mozdonyvezetők Szakszervezetét. A helyzet annyiban hasonlítható az 1989. évhez, hogy akkor a MOSZ megalapítói sem tudták megjósolni, milyen kihívások elé néz a szervezet, milyen nehézségek hátráltatják a szakszervezeti tevékenységet, s a politikai helyzet milyen bizonytalanságot rejt. Most, a MOSZ vezetői, tisztségviselői, tagjai olyan helyzetben kénytelenek az érdekvédelmi munkát végezni, amikor az MT olyan környezetet teremt (het), amely erkölcsi, anyagi, szervezeti, működési téren is veszélyeket hordoz minden Magyarországon tevékenykedő érdekképviselet számára.

Erkölcsi téren számolni kell olyan helyzettel, amikor a szakszervezetek elmúlt két évtizedben végzett munkája, annak társadalmi megítélése, és a konföderációkat megjelenítő vezetők állandó torzsalkodása, politikailag elkötelezettnek látszó viselkedése visszahull a szervezetekre, és olyan képzetet kelt, hogy semmit sem tesznek tagjaikért, a munkavállalók jogaiért, hanem csak magukkal, saját egzisztenciájuk biztosításával vannak elfoglalva.





Anyagi, pénzügyi szempontból komoly változást hoz az, hogy a munkaidő kedvezmény pénzbeli megváltása nem lehetséges a jövőben. Ez a szakszervezetek működésének újragondolásával, a múltbeli, jól megszokott, kényelmes munkamódszerek, feladásával kell, hogy járjon. A gazdasági téren bekövetkező változások hatása a szakszervezet mindennapi életére, a programokra, a szervezeti életre is hatással lesz. Az érdekvédelem nyújtotta szolgáltatások színvonalának fejlesztése, kiterjesztése csak hatékonyabb gazdálkodással, a rendezvényeken résztvevők önerejének növelésével, a tagdíjak elköltésének takarékosabb megvalósításával lehetséges. Jelen gazdasági környezetben nem járható út sem a tagdíjak növelése, sem a szolgáltatások elhagyása. A szakszervezeteknek más utat kell választaniuk.

Szervezeti, működési szempontból a munkaidő kedvezmény mértékének csökkenése, a munkajogi védelemben részesülő tisztségviselők létszámának drasztikus korlátozása, az érdekegyeztetés szinterének meghatározása, a szakszervezet jogositványainak erőteljes szűkítése új és szokatlan helyzetet eredményezhet. A szakszervezetek döntéshozatali szerveinek munkája elnehezülhet, a feleslegesség érzetét keltetheti a tisztségviselők körében, ha a helyi érdekképviseleti tevékenység kiüresedik. Az MT megismert pontjai a szakszervezeteket a központosítás irányába lökik. A tárgyalásokon az egyemberes képviselet nagyobb felkészültséget, alaposabb háttérmunkát, összeszedettebb csapatmunkát és rendszeres konzultációt követel meg a tisztségviselőktől. Az állandó bizonytalanság, a kiszámíthatatlan kormányzati magatartás gyorsabb, határozottabb reagálást kíván a társadalmi szervezetektől. Állandó jelenlét, hatékonyabb döntéshozatali mechanizmus és gyors, egyszerű és világos kommunikáció kell, hogy a munkavállalók hite ne rendüljön meg a szakszervezetekben.

Ez az általános leírás a Mozdonyvezetők Szakszervezetére is vonatkozik, az MT hatása alól a MOSZ sem vonhatja ki magát. Tagjaink benyomása szakszervezetünk működéséről kritikus és számon kérő. Érzékelhető egyfajta elbizonytalanodás a Mozdonyvezetők Szakszervezete irányába. A munkáltató ezt mesterien kihasználva egyre több mozdonyvezetőt képes oly módon befolyásolni, hogy ezzel egyszer, s mint a MOSZ hitelét is gyengíti. A MOSZ sokszor sem jogilag, sem szakmailag nem képes támaszt adni a tagdíjat fizetőknek.

Hiányzik az a határozottság, az az egyértelműség, az az erkölcsi kikezdetlenség, amely az alapításkor még jellemzője volt a Mozdonyvezetők Szakszervezetének.

A döntéseket megalapozó szakmai anyagok, kitekintések, a viták mentén kikristályosodó és képviselhető álláspont és a jogi elemzések, várható hatásvizsgálatok számos alkalommal hiányoznak. A döntéshozatali szervek munkájának színvonala javítandó. A közel – múltban, pedig többször is előfordult, hogy a határozatképességet sem sikerült biztosítani. A tisztségviselők elfogadottságának sokat árt(ott) az un. kalitkás megállapodás körüli kommunikáció és a munkaidő kedvezmény felhasználásának mértéke is.

Elvárásaink a következőképpen foglalhatók össze:

- takarékos működés
- hatékony működés
- átlátható működés
- számon kérhető működés
- szolgáltatató működés

Javaalataink a jövőbeni működéshez,(6 hónap átmeneti idővel). Elképzeléseink magukkal hordozzák a MOSZ alapdoku-

mentumainak módosítását, amelyeket egy rendkívüli kongresszuson gondolunk elvégezni.

A MOSZ vezető tisztségviselői munkajogi státuszának megváltoztatása, a vezetői hierarchiai rendszer módosítása, 4 fős vezetőség választása.

A MOSZ első számú vezetője az elnök, aki mozdonyvezető. Közvetlen, vezető munkatársai, alkalmazotti viszonyban a szakmai, gazdasági, a jogi vezető és a jogszolgálat vezetője. Ők munkaszerződéssel, világos, számon kérhető munkaköri leírással látják el tevékenységüket. Az elnevezésük másodlagos, munkájukat mellérendelt viszonyban, egymást támogatva, az elnöknek alárendelve végzik. 2014-ben a rendes kongresszuson szóba jöhet egy szervezetpolitikai, szervezési vezetői státusz létrehozása, aki elképzelésünk szerint mozdonyvezető. 2014-től tehát 5 fős vezetőség a MOSZ élén. Teljesítmény és célorientált vezetők kellenek!

A vezetői team támogatását a jogi asszisztens, és 2 munkatárs végzi.

Ehhez a témakörhöz kapcsolódik a választási szabályzattal kapcsolatos javaslatunk:

Elképzelésünk szerint a Mozdonyvezetők Szakszervezete választott tisztségviselői azonos tisztséget, legfeljebb két egymást követő kongresszusi ciklusban tölthetnek be (2X4 év) E szabály nem alkalmazható az alelnöki posztok betöltésére, a tagcsoport vezetői tisztség betöltésére, pedig csak akkor, ha arra egyébként más jelölt nincs. Elfogadása esetén 2014-ben a rendes kongresszusra már ilyen szabályok alapján történhetne a választás.

Indoklás: Az alelnöki tisztség betöltése szakmai alapon történik és alkalmazotti minőségben, a többi poszt betöltése szervezetpolitikai elveken, és választással. E korlátozás bevezetése segíti az alulról felfelé áramlást, a versenyhelyzet kialakulását, az alkalmas jelöltek felszínre hozását, megakadályozza a tisztségek megtartására kialakult helytelen gyakorlat elterjedését (Pl.: visszalépések), a megválasztott tisztségviselő elkényelmesedését, a választott tisztségviselők körül kialakult „holdudvar” kiépülését.

Az ÜB létszámának átgondolása, az MT biztosította munkajogi védelemre jogosult létszámhoz igazítása. Meggondolandó az Ügyvivő Bizottsági tagság újra szabályozása, szövetségi rendszer, a létszamarányos szavazási rendszer meghonosítása. Távolatokban el tudunk képzelni egy jóval karcsúbb, kisebb létszámú bizottságot, amely nem területi, hanem szakmai bizottsági elven és a vezetők támogatására szolgál. Ekkor a KKGY tagjainak szerepe felértékelődik. Ez most nem időszerű, az MT módosítása okán sem!

A képviseleti rendszer átalakítása, a küldöttközgyűlés létszámának csökkentése. A tagcsoporti önállóság megtartása. Minden tag számít, a létszamarányos szavazási rendszer kiépítése. Előnyei: a küldöttközgyűlés létszámának csökkenése, hatékonyabb munkavégzés, a határozatképesség biztosításának elősegítése. Egy tagcsoport, egy küldöttközgyűlési tag, aki annyi szavazattal rendelkezik, mint a tagcsoporti létszám századrésze. A küldöttközgyűlési tag a tagcsoport vezetője, de helyettesíthető a tagcsoporti tisztségviselők eseti írásos megbízásával, más tagcsoporti tisztségviselővel. Minden alkalommal, folyamatosan nyomon követhető a határozatképesség.

Javaalatként, nem kerülhető el, de nem is szándékunk a díjazás mértéke. Fontosnak tartjuk az arányos és a piaci hely-



zetre is figyelő díjazási rendszer kialakítását, de a fokozatosság szem előtt tartásával.

Ahhoz, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete döntéshozó szervei működjenek, továbbra is szükséges a közvetlen jelenlét, a személyes megjelenés és vita. Ezért szükség szerint, de az ÜB legalább havonta, a KKGY kéthavonta ülésezzen. Ahhoz, hogy a hatékonyság nőjön, az ülések előkészítésének alaposabbnak kell lennie.

Fontosnak tartjuk, hogy a tagoknak járó szolgáltatások megmaradjanak, a tagságmegtartó erőt növelni kell. Ehhez helyi szakszervezeti életre is szükség van, amelynek anyagi hátteret kell biztosítani, akár a központi keret terhére is.

A 2012-es év kiemelt feladata kell, hogy legyen, a MOSZ helyi tisztségviselőinek képzése, oktatása, a megváltozott helyzetre való felkészítése. Erre a pénzügyi feltételeket biztosítani szükséges.

Kérjük, hogy ezt az írást vitaanyagként tekintsetek és úgy is közelítsétek meg. Amiket leírtunk javaslatok, amelyek a Bp. Centrum területi ülésén fogalmazódtak meg. Nem személyekben és nem pozíciókban gondolkodtunk, ettől elvonatkoztatva próbáltunk megoldást találni egy helyzetre.

Barsi Balázs



„... el ne feledjétek!”

Egy jó hete a beíróban aludtam, amikor halán benyitott. Csendben letette a táskáját, leült az asztalhoz, majd zseblámpája fényénél elkezdte böngészni a vezénylést és a parancskönyvet. Felébredtem a neszre, felültem.

– Mindjárt megyek, nem akarok zavarni!
– Nem zavar... Két perc múlva amúgy is kellenem kellene, hogy előkészítsem a vonatot.
– Most kezdesz?

– Nem, már végeztem. De ha már én nem aludhatok a saját ágyamban, mert nincs mivel hazamennem, legalább a leváltóm hadd pihenjen egy kicsit tovább. Helyette csinálom...

Sóhajtott egyet, de nem mondta ki, amire gondolt.

Felkapcsoltam a villanyt, felvettem a cipőmet, a kabátot, és leballagtam a vonathoz. Mire visszaértem, pont végzett a papírmunkával. Mondott még néhány keresetlen, de halk szót az új fordáról, ahogy azt manapság mindannyian tesszük, ha találkozunk egymással, majd elköszönt, lekapcsolta a villanyt, és csendben, fáradtan hazaindult. Akkor beszéltem vele utoljára...

Csak ritkán váltottunk egymással pár mondatot. Csendes ember volt, meggondolta, hogy mikor és mit mondjon. Káromkodni, vitatkozni is csak a maga halk módján szokott. Ő volt az egyetlen mozdonyvezető Pusztaszabolcson, akit magáztam. Nem azért, mert bármi bajom lett volna vele, csak egyszerűen nem állt rá a szám. Nekem életkorom volt annyi, mint neki vasúti szolgálati ideje. Úgy éreztem, ennyi tisztelet jár neki. Nem voltak balhéi. Nem pletykáltak róla. Tette a dolgát. Nem mi állítottuk példaképnek, az élet, az élete tette azzá: a fia is az ő hivatását választotta.

Nehéz kenyér a miénk. Néha finom, foszlós, mint a kalács, de olyankor is nehéz. Mostanában pedig gyakran dohos, keserű. Nincs hétvége, nincs éjszaka, nincsenek ünnepek. Menni kell, amikor mondják. Hóban, fagyban, sötétben. Emberek életéért felelsz. Gé-



Nagy Róbert



pekért, árukért, milliárd forintokért. A felelősség súlyát megszokja az ember. Együtt tud vele élni. Nem követeli, de örül a köszönő szónak, a megbecsülésnek. Ma már örül annak is, ha hagyják élni. Ha nem alázzák meg minden nap. Ha emberszámba veszik. Örülne, ha emberszámba vennék... Akik a sorsunkról döntenek, akik az életünket pokollá vagy Kánaánná tehetik, mostanában már csak gépekként gondolnak ránk. Számok vagyunk csak egy táblázatban. Nyolcjegyű törzsszámok, jelentkezési időadatok, kipipálandó tételek. Robotok, akiknek nincsenek szükségleteik, nem fáradnak, nem éhesek, nem szólítja őket a természet az árnyékszékre.

Egyikünk sem vágyott ilyen élhetetlen életre. Élet ez egyáltalán? Minden nap rágódni a feladaton, azon, hogy megfelelj. Hogy a vizsgán ne bukj el! Hogy a vonat ne kessen! Hogy a gép elvigyen, ahova indulsz! Hogy ha elindultál, haza is éri! És ne hibázz! Közben

nem gondolni az otthoni dolgokra. Arra, hogy mikor lesz majd időd pihenni? Hogy mikor tudsz nyugodtan megnézni egy mecset? Kiváncsolni a gyerekekkel, az unokákkal? Ki tudod-e fizetni a számlákat? És mikor lesz időd kialudni magadat? 2 óra 39 perckor kipihentem, szolgálatképes állapotban jelenj meg a beíróban, és kezd meg a szolgálatot! El ne késs! És menj 10-12 órán keresztül. És tudod, hogy matematikai algoritmusok, műholdak, processzorok, ellenőrök lesik minden mozdulatodat. Ha szerencséd van, élni hagynak. De ha nincs, ha szálla vagy valaki szemében, ha csak egy statisztikai adat vagy, akkor bármikor lesújthat rád a pallos. Mert olyan mozdonyvezető nincs, aki nem hibázik. Mondom, nehéz kenyér ez. Ezt a nehéz, egyre nehezebb kenyeret ette Ő is majdnem négy évtizedig. Embert próbáló kihívás.

Ma a névsorból kihúztak egy nevet. Egy törzsszámot. Akié ez a szám volt, már nem bosszankodik az embertelen vezénylésen, a mostoha körülményeken, a bizonytalan vizsgákon, a vonat késésén. Már nem siet haza a családjához, pedig még most is várják. De ez a törzsszám soha többet senki másé nem lesz. Mert ez a szám nem egy gépet, hanem egy embert jelölt. És az ember egyedi. Megismételhetetlen. És ezért pótolhatatlan. Aki ma délután hirtelen elment közülünk a dunajvárosi állomás havas peronján, egy Ember volt. Valakinek a férje, valakinek az édesapja, valakinek a kollégája. A legtöbbeknek pedig egy mozdonyvezető, akire az életüket bízta, ha a vonatára szálltak.

Egyikünk sem tudja, hogy amikor elindul, meg is érkezik-e majd. Egyikünk sem tudhatja, hogy kiért jön el legközelebb a halál vonata. Ezzel mi tisztában vagyunk, de nem gondolunk rá. Mi ezt vállaltuk, így fogadtuk el. Csak néha jut eszünkbe. Ilyenkor, amikor valamelyikünk elmegy közülünk. És nektek eszetekbe jut? És „nektek”, akik már elfelejtettétek, hogy „a legfőbb érték az ember!”? Hát most jusson eszetekbe, és el ne feledjétek!

Kókai Károly



Felhatalmazás

A vonatok mozdonyvezetőit állomáson, megálló-rakodóhelyen az indulásra, illetve az áthaladásra, más szolgálati helyen, továbbá nyílt vonalon – a vonatkísérő nélkül közlekedő és a nyílt vonalon nem továbbhaladást megtiltó jelzés, hanem bármely más ok miatt megállt vonatok kivételével – az indításra fel kell hatalmazni.

Rövid kis történetem egy kellemetlen novemberi éjszakán játszódik. Az eső szemerkél, a távolbalátást helyenként ködfoltok korlátozzák. Győr rendezőből egy 1047-es sorozatú mozdony indul, meglehetősen nehéz tehervonatával. A vonat menetrend szerinti sebessége: 100/100. Amikor a vonat vége egyenesbe kerül, a mozdonyvezető igyekszik elérni az előírt sebességet, de ez a nedves, szennyezett pályán nehezen megy, a homok pedig meglehetősen kevés, azt a rosszabb helyzetekre tartogatja. A nagyszentjánosi fázishatár előtt már csaknem a menetrend szerinti sebességgel szalad a vonat, a bejárat jelző zöld fénnel ad engedélyt a behaladásra. Mivel a vonatnak menetrend szerint megállása lenne, mozdonyvezetőnk azt próbálja megállapítani, hogy menesztik-e a vonatát vagy sem. Sajnos a felvételi épület a kijárat jelzőhöz van közelebb, a rossz látási viszonyok pedig nem teszik lehetővé, hogy a megfelelő távolságból észlelhessen a jelzés adását, ezért kénytelen fékezni. Már csaknem 20 km/óra csökken a sebesség, amikor meglátja a menesztést végző dolgozót. Felold és ismét megkezd a vonat keserves gyorsítását. Ács állomás előtt már csaknem 85 km/óra gyorsul. A bejárat jelző itt is zöld, azonban az áthaladásnak ezen az állomáson is feltétele a menesztés. Az pedig elmarad, mert a szolgálattevő éppen a menetirányítóval tárgyal telefonon. Mozdonyvezetőnk megállítja a vonatát a zöld fénnel továbbhaladást engedélyező kijárat jelző előtt, majd a megállást követően immár harmadszor kezdi meg a gyorsítást. Komáromban mindez megismétlődik. A jelzők zöldek, de a menesztés itt is elmarad. Tehát újból megáll, majd a megállást követően megint csak elindul. Közben fogy a villamos energia, kopnak a kerekek a gyakori köszörülések miatt, indokolatlanul megnő a menetidő és erősen rongálódnak mozdonyvezetőnk idegei. A vonat már megtett legalább 50 km-t, de még nem sikerült elérnie a 100 km/óra sebességet. És nem is fogja elérni, mert Almásfüzitő-felstől a vonat sebessége már 70/100-as és a vonatot Győrből korábban indították.

Ennyi a történet. Azt hiszem érdemes elgondolkodni rajta! Egy olyan állomáson, ahol van jól működő bejárat jelző, ami előjelzést ad a jól működő kijárat jelzőre, az áthaladásnak nincs semmiféle akadálya, akkor miért kell egy nem személyszállító vonatot rendkívüli áthaladás alkalmával még meneszteni is. Hiszen, ha a szolgálattevő azt szeretné, hogy a vonat megálljon az állomásán, egyszerűen nem kezeli a kijárat jelzőt és kész. Ha pedig az a szándéka, hogy a vonat áthaladjon, időben kezeli a jelzőket. De vizsgáljuk meg más oldalról is a dolgot! Növeli-e a közlekedés biztonságát, ha szolgálattevő meneszt a rendkívüli áthaladó nem személyszállító vonatot? Szerintem nem. Ha valakinek más a véleménye, kérem írja meg, de indokolással együtt! Gyakori, hogy a távolbalátás, vagy a szabadlátás korlátozottsága miatt a felhatalmazást végző dolgozót nem lehet időben, tehát fékúttávolságból észlelni, ezért a vonat akkor is fékezésre kényszerül, ha a jelzésadás időben és szabályosan történik. És ami a legfurcsább, mondhatnám abszurd ebben a szabályzásban az az, hogy ezek a vonatok, ha nem menesztik őket kénytelenek megállni, de egy másodperc múlva már indulhatnak is, hiszen az induló vonat az egyéni kijárat jelző szabad jelzésével már megkapta a felhatal-

mazást. Sokat beszélgettem erről a szabályról forgalmi szakemberekkel. Közülük az agyafúrtaabbak rendszeresen hivatkoztak az F2-es Utasítás 15.17.4.2. pontjára, és szerintük ezért, ha valaki olyan állomáson, ahol a vonatnak megállása lenne, a jelzők szabadok, de nem látja a menesztést, megállás után nem indulhat el azonnal, hanem tisztázni kell a helyzetet. Van is benne igazság, meg nincs is. Lássuk, hogyan is fogalmaz az említett pont.

15.17.4.2. Előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel, vagy vonatindító jelzőeszközzel felhatalmazott áthaladó vonatoknál, ha a mozdonyvezető nem látja a felhatalmazást végző dolgozót vagy a kijárat jelző jelzését és nem látja ezeket a mozdonyon szolgálatot teljesítő második dolgozó sem, akkor a mozdonyvezető köteles a vonatot a helyzet tisztázása végett megállítani.

Érdemes ezt a rendelkezést egy kicsit elemezni. Először nézzük a mondat elejét:

Előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel. Ha a mozdonyvezető nem látja a felhatalmazást végző dolgozót megáll. Ha megállt, már nem áthaladó vonat, és ha van egyéni kijárat jelző, ami szabad jelzést mutat, akkor nincsen tisztázatlan forgalmi helyzet, nincs mit tisztázni, tehát a vonat elindulhat. Más a helyzet, ha nincs egyéni kijárat jelző, vagy van, de az nem működik, vagy hívójelzés van rajta. Ilyenkor valóban meg kell állni és tisztázni kell a helyzetet. Szintén tisztázásra szorul, ha a mozdonyon szolgálatot teljesítő nem látják a kijárat jelző jelzését.

Azt hiszem a fent említett passzus egyszerűen úgy került ide, hogy amikor új utasítást írtak mindig átmentették. Ha jól megfigyeljük, nem rendkívüli áthaladásról beszél, csak egyszerűen áthaladásról. Azt illik tudni, hogy régen minden induló és áthaladó vonatot menesztetni kellett. Az idők folyamán a biztosító berendezések tökéletesedésével ezt az általános menesztési kötelezettséget fokozatosan csökkentették, kivételeket fogalmaztak meg. Ha ennek tükrében olvassuk a fent említett rendelkezést, akkor teljesen világos és elmentmondásmentes. Arról szól, hogy vonatokat áthaladtatni előzetes jelzőkezeléssel és menesztéssel, vagy menesztéssel lehet. Ha valamelyik feltétel nincs meg, akkor meg kell állni és tisztázni a helyzetet. Semmi köze a jelenleg rendkívüli áthaladással közlekedtetett, nem személyszállító vonatokhoz!

Tehát nyugodtan elmondhatjuk, hogy amennyiben egy tehervonat szabad zöld bejárat jelző mellett halad el, és a vonatnak amúgy menetrend szerint megállása lenne, akkor menesztés elmaradása esetén elegendő megállnia, majd a megállás után immár az egyéni kijárat jelző felhatalmazása alapján elindulnia. Ez pedig nem csak energia és időpazarlás, hanem mondjuk ki nyíltan, ostobaság. Semmi gyakorlati jelentősége nincs, a biztonságra nem hogy jó hatással volna, de rombolja azt, mivel a mozdonyvezetők egy része egyszerűen nem tartja be. És ha van egy olyan pont aminek a be nem tartása logikus és a forgalom biztonságára nem jelent kockázatot, az a fegyelmet lazítja. Már csak ezért is érdemes lenne ezt a szabályt felülvizsgálni!

És íme, egy másik rövid kis történet. Most a mozdonyvezetőnk személyszállító vonatot továbbít, mondjuk Győrből a Keletibe. Almásfüzitőn, az állomást „megkerülő” vágányon – amely vágány az állomás 13. vágányának számít, annak ellenére, hogy az állomás területén kívül halad, sőt, még kerítéssel is el van attól választva – visszæsik a kijárat jelző. Mozdonyvezetőnk megállítja a vonatát, majd rövid idő elteltével megjelenik a hívójelzés. Hívójelzés esetén pedig menesztetni kell! Az állomás viszont messze van, ha a szolgálattevő menesztetni szeretné a vonatot hosszú és veszélyes út megtétele után tudná csak megtenni, hiszen vagonokon, kerítésen, árkon-bokron át kellene megtennie a kb. fél km-es távot. Vajon életszerű-e elvárni, hogy ebben az esetben a menesztésre jogosított dolgozó előírás szerint végezze a feladatát?. Elgondolkodtak rajta a szabályok szerkesztői, hogy egy-egy, általuk hozott rendelkezést hogyan lehet végrehajtani? Vagy vegyünk egy másik, most már nem konkrét helyszínen járt-





szódó esetet. Adott egy hosszú, ívben elterülő állomás. A felvételi épület és a peron közvetlenül az állomás elején helyezkedik el. Ha egy személyszállító vonat vonatbefolyásoló berendezése az állomás végén, de még a kijárat jelző előtt megállítja a vonatot, ki fogja meneszteni? A menesztésre jogosult dolgozó nagyon messze van, talán több mint egy km-re. Látni a helyszínről az ív és az állomáson álló kocsik miatt nem lehet. Pedig az utasítás előírja:

Előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel kell a mozdonyvezetőt felhatalmazni: a Szolgálati menetrendkönyv 2. sz. rovatában a Forgalmi Főosztály által megjelölt szolgálati helyeken valamennyi induló és bármely más ok miatt megállás után induló személyszállító vonatot. (15.17.1.1. első bekezdés.)

Esetünkben a jelzőkezelés megvolt, a jelző szabad, de a Szolgálati menetrendben ott a jel, hogy a vonatot meneszteni is kell. A forgalmi iroda viszont nagyon messze van, az ív miatt még távcsővel sem lehetne látni a menesztést. Figyelembe kell venni azt a rendelkezést is, hogy a menesztés legtávolabbi pontja a jelzőkocsi. Tehát megint valószínűsíthető az utasításellenes munkavégzés, ha mozdonyvezetőnk nem akar egész nap ott állni a vonatával. Ismét találkoztunk egy, a gyakorlatban végrehajthatatlan ponttal, ami tovább rombolja az utasítás tekintélyét, a fegyelmet.

Mint már korábban írtam, a vonatok felhatalmazására vonatkozó szabályok gyakran változnak. Valamikor régen, gyakorlatilag minden induló és áthaladó vonatot meneszteni kellett. Az 1967-ben hatályba léptetett utasítás ide vonatkozó pontja így fogalmaz:

A kijárat jelző továbbhaladást engedélyező jelzése önmagában csak menetrend szerint áthaladó vonat mozdonyvezetője részére felhatalmazás az áthaladásra, de csak akkor, ha a szolgálati helyen forgalmi szolgálat a nap meghatározott szakában szünetel. Az induláshoz illetőleg az áthaladáshoz minden más esetben a kijárat jelző továbbhaladást engedélyező jelzésén kívül a forgalmi szolgálattevő, illető-

leg más menesztésre jogosított dolgozó menesztése is szükséges. (F3-as Utasítás 1122. pont)

Tehát mint látjuk, kivételt csak akkor engedtek, ha nem volt aki a menesztést végrehajtsa. A rendelkezés egyértelmű és betartható volt, nem lehetett róla vitatkozni, téves értelmezésnek még a lehetőség sem adatott meg. Azután, ahogy telt-múlt az idő, egyre másra jelentek meg a kivételek. Már a fent említett '67-es Utasításban megjelent egy ide vonatkozó módosítás, amely a delta kiágazáson is engedélyezte a menesztés nélküli elhaladást. Mára eljutotunk odáig, hogy alig követhető, mely vonatokat kell meneszteni, és melyikeket nem. A KÖFI és a távkezelte állomások megjelenésével a személyszállító vonatoknál is megszűnt az általános alkalmazott, vonatindító jelzőeszközzel végrehajtandó menesztési kötelezettség, ami közelmúltban még tovább lazult azzal, hogy a szolgálattevővel rendelkező állomásokon is csak a menetrendben megjelölt szolgálati helyeken kell a személyszállító vonatokat vonatindító jelzőeszközzel is felhatalmazni az indításra. A tévesztés lehetősége azt hiszem, ezzel jelentősen növekedett és arányosan csökkent a vasúti közlekedés biztonsága. Sajnos ezen a téren a majdan megjelenő új Forgalmi utasítás sem hoz megnyugtató változást, sőt, ahogy a tervezetet olvastam, talán még egy kicsit bonyolultabb is lesz az áthaladó vonatok felhatalmazása. Majd meglátjuk!

Megítélésem szerint a biztonság szempontjából egyik legfontosabb, az indításra és áthaladásra való felhatalmazás szabályozása. Értelmetlen számomra, hogy éppen ezek a rendelkezések a leginkább ellentmondásosak, a legkevésbé tiszták. A biztonságos közlekedés érdekében ideje volna átgondolni és új szabályok kidolgozásával rendbe tenni ezt a dolgot! Ez mindannyiunk érdeke! Móricz Zsigmond



Azok a Hannoveri szép napok!

A menetrend hasonló évek óta... Nyár elején Ők jönnek, ős végén mi megyünk. Ők? A GDL azaz a német mozdonyvezető szakszervezet hannoveri tagcsoportjának vezetője Jan Manfras, pénztárosa Ralf Gildemeister és 5-6 tagjuk, akiknek személye évről-évre változik. Mi? A MOSZ Keleti tagcsoportjának tisztségviselői közül valaki, a hivatalos tolmács és szintén 5-6 Kolléga. Jelentkező mindig akad, sőt sorban állás van, hiszen tudjuk: jó buli. Teljes kikapcsolás, de azért mindig előkerül a szakma, sztorik, élmények, könnyed szakmai szócsaták...

Tehát ismét elérkezett a november eleje, a 2011-es Csapat névsora már nyár óta ismert. Jó csapat tudjuk, ezekkel a „sráccokkal” biztosan rendben lesz a hangulat. Kass Tibi a delegáció és – nem mellesleg – közel egy éve a tagcsoport vezetője, Szász Tamás a tolmács, aki oktatót már Taurus-t a fél országnak, most egy osztrák cégnél középvezető. A mindig jó kedélyű Kiss Bandi –közkedvelt „figura” a Keletiben, valamint jó barátja Bódi Laci. A mindenre „lövő” fotósok Palatinusz Józsi és Szing Pali – utóbbi ha nem a „nagy vasúton” dolgozik, akkor keresse az olvasó a Gyermekvasút Mk45-öseinek vezetőállásán. Incze Árpai, aki igazán sokat tett a Hazáért – őt gyermek édesapja; Szabó Pisti aki nem túl hangos, de amikor szól, akkor nagyot. A Csapat tagja volt Mándó Dezső az egyik felvígázó, aki 30 évet tekert, kijár neki a nyugis munkahely. Végül, de nem utolsó sorban és e sorok írója Toni, aki nem is vasutas, „csak” vasútbarát, de elfogadták a személyét ha másért nem, mert nyel-



tudásával sok éve segíti nyaranta a német kollégák itt létének lebonyolítását.

November 3-án a RJ 60-assal indult a történet, jobban mondva 6 óra körül az öltözőben, hiszen kinyílt néhány szekrényajtó és megnéztük, mi rejtőzik benne?! Aztán kísértünk a vonathoz, és elindultunk valamivel több, mint ezer kilométeres utunkra. Néhányan már előző este elindultak Prágán át, hiszen Ők már felérték ÖBB-s

jegyüket a nyáron. A bécsi átszállást később még egy követ Würzburgban. Este fél 7 körül érkezett meg ICE vonatunk Hannover Hbf-re ahol a helyiek már lelkesen várták a néhány hónapja látott magyarokat. Volt köztük ismeretlen és voltak ismerősök is, akiknek nagyon örültünk. Hiába, azért a nyári fogadtatásainkat és a programokat még

évek múltán is emlegetik. Ha azt vesszük, ilyenkor mindig javítunk az ország – Nyugat-Európában annyira nem túl jó – megítélésén, mert szinte megilletődötten, könnyes szemekkel szoktak búcsúzkodni, majd hazautazni.

Na, de térjünk vissza az egyik német tartomány 400 ezer lakosú székhelyéhez Hannoverhez. Pogyászainkat Jan szállította autójával, mi pedig S-Bahn-nal közelítettünk az előttünk álló napok szállásá-





hoz, mely mindössze 2 megálló és 5 perc séta a főpályaudvartól. Egy strand és panzió, saját étteremmel, mely focirajongók klubja is egyben. Ezt azért fontos megemlíteni, mert tele volt, hiszen Koppenhágában játszottak a helyiek és győztek. Nem semmi hangulattal érkezett el a vacsora ideje. Előtte a szintén szokásos protokolláris részt most sem hagytuk ki, hiszen nem érkeztünk üres táskákkal vendéglátóinkhoz. A MOSZ-os relikviákon kívül egy-egy üveg „barack” is előkerült, melyet meg is kóstoltunk annak rendje és módja szerint. A 2 személyes szobák elfoglalása, és a vacsora után, az utazás napját jó kedélyű beszélgetés és poharazgatás zárta. Pénteken, november 4-én korán csörgött az óra. Hamar túlestünk az igen bőséges reggelin és már loholtunk is a megállóhoz, hiszen 7 órakor indult az első vonatunk. Miért első? Azért, mert 2 részre osztottuk a Csapatot és az egyik IC vonattal DB101-es gépen, míg a másik ICE vezetőállásán utazott a fővárosba. Természetesen lehetőséget nyílt vezetni a német „jóságokat”, ekkor mindenki megmutathatta tudását és kiélhette száguldozási vágyát. Az ICE-vel 250 km/h volt az elért maximális sebesség.

Az ICE bázison megnézhetjük, - az ott tárolt - egykori kelet-német vasút '70-es évekbeli nagysebességű dízel motorvonatát, melyet egy olyasmi Csapat gondoz és próbál megőrizni az utókornak, mint nálunk a Nohab Alapítvány. Utána kerékpár-cserét figyeltünk meg ICE alatt és, hogy miként is lehet(ne) csinálni a vasúti járműkarbantartást. Az a baj, hogy náluk már 20 éve is ilyen volt technológia, nálunk pedig még 20 év múlva sem lesz ilyen... Na, de ezt most hagyjuk. Aznap ebédünket a bázis étkezdéjébe szervezték vendéglátóink.

Ezen a napon a szakmai látogatást lezártuk és felkerelkedtünk Berlin néhány nevezetességének megtekintéséhez. A nevezetes fővárosi S-Bahn-nal utaztunk a pár éve átadott csodálatos főpályaudvarhoz, majd átsétáltunk a Reichstaghoz. Ezt belülről is megnéztük, majd a Podzdamer Platz következett és a nap második felét meghatározó fal. Annak történetével és magyar vonatkozásaival több órán át ismerkedhettünk, az adatok megdöbbentőek.

Hannoverbe késő este érkeztünk vissza, a főpályaudvar környéki nagyon hangulatos étteremben vacsoráztunk, majd az utolsó S-bahn járással tértünk szálláshelyünkre.

A szombati délelőttre helyben volt program tervezve, a város egykori városházáját és kertjét, majd a belvárost kerestük fel. Tudni kell, hogy Hannovernek nincsen olyan lenyűgöző Óvárosa, mint számos német településnek. Ennek oka, hogy a második világháborúban, szinte az egész megsemmisült. Útközben betértünk a környék legnagyobb modellvasút-boltjába, ahol néhányan vásároltunk is ezt-azt. Divatos ezekben az üzletekben a használt-részleg, ahol sok esetben nagyon jó állapotú darabokat, hihetetlen jó áron lehet megszerezni. Egy sörfözde éttermében a hatalmas réztartályok között ebédeltünk, majd fogyasztottuk a helyi specialitást a füstölt sört. Hoztunk is haza magunkkal a finom nedűből.

Délután tértünk vissza szállásunkra. Másfél órás pihenés után érkezett el utunk fénypontja, melyet öltönyben várt a magyar csapat. Vendéglátóin éves gálájára és vacsorájára voltunk hivatalosak, mi voltunk a díszvendégek.

Jan a „főnök” bemutatott minket, majd néhány mondatban – közben nyári fotókat vetítve – méltatta a német-magyar együttműködést, mely immár 4 éve tökéletes. Vacsora, majd zenés-táncos órák

következtek, mely közben előkerült ismét a jó magyar pálinka. Vices volt látni, ahogyan vendéglátóink sorban érkeznek a poharaikkal a finom „dugi” párlatért. Nem tudtuk, hogyan reagálna az estnek helyet adó vendéglős, ha kiderül, nem csak az Ó itala fogy. Késő éjszakáig, azaz kora hajnalig táncoltattuk a német kollégák hölgy kísérettel...

A következő napot (vasárnap) érdekes módon senki nem akarta a vezetőálláson kezdeni. Mőd pedig lett volna rá, hiszen a házigazdák nagyon érdekes programot szerveztek számunkra. Reggel Hamburgba, Németország második legnagyobb városába indult ICE vonatunk, hogy némi ízelítőt kapjunk az észak-német életből. A kikötőváros merőben más, mint az eddig látottak. Az Elba partján elhelyezkedő egykori vámraktárakat nagyon szép állapotban találhatja az ide látogató, szinte mindegyik műemlék. Az állomástól kb. negyed órás sétával elérhető egy olyan épület, amelynek



nevét igen melegen ajánlom figyelmedbe kedves Olvasó, Kolléga! Miniatur Wunderland, azaz a mini csodaország. Két és fél órát töltöttünk el a tökéletesen kidolgozott, változatos vasúti terepasztalok között. Igen csak rohanva sikerült a végére érniük, némi időhiány miatt. Nem hoztuk fel problémaként a nap szerevezőinek, Ők sem gondolták, hogy ennyire nagy lesz az érdeklődés részünkről a hely iránt. Ha Hamburgba keveredsz kirándulásaid során, szánj 3-4 órát erre a modellvasút paradicsomra, interneten könnyedén megtalálod a címét!

Helyben ebédeltünk, majd elsétáltunk a kikötőbe, ahonnan jó erős egy órás hajókázás következett az egykori raktárak között, majd a hatalmas konténerszállító hajók között, nagyon érdekes volt, hatalmas építmények azok. A hamburgi program végén ellátogattunk egy közel

száz éves alagúthoz, mely az Elba alatt vezet át és a mai napig működik. Ebben a liftben juttatják le az autókat!! A Hannoverbe vezető úton néhányunk számára ismét lehetőség adódott vezetni, a Déli pályaudvarról számunkra is ismerős vezérlő-kocsit. Ez kb. 15 éve a Franz Liszt EC-vel járt hazánkba. A németeknél E101-es gép tölta. Visszaérkezés után került sor a búcsúvacsorára, melyen egészen szép Csapat gyűlt össze, majdnem mindenki ott volt a vendéglátóink részéről, aki a 4 nap alatt megfordult velünk valamelyik programon. Hétfő reggel szomorúan vettük tudomásul, hogy hihetetlenül gyorsan eltelt a néhány nap, mely 2011-ben adatott a Keletieknek német kirándulásra. Ismét a főpályaudvaron voltunk, de most már a Bécsbe tartó ICE-t vártuk. Janéktól kaptunk elemőzsiát és némi itókat az útra, majd nekiindultunk a közel 13 órás útnak. A RJ 67-essel érkeztünk vissza Budapestre 5 tökéletesre sikerült nap után.

Reméljük, hogy a 2012-ben kiutazó Csapat is hasonló hangulatban tölti majd el a rájuk váró néhány napot. Ne feledjük azonban, hogy közeleg a június eleje, amikor ismét mi leszünk a házigazdák! Fel van adva lecke vendéglátásból, de már előre sejthető, hogy helyt fogunk állni...

Csiba Ágoston



Fiókba zárták a „nagyvonalú” MÁV-terveket

Fiókban landolnak a MÁV nagy ívű járműfelújítási tervei, azzal együtt, hogy a hazai vasúttársaság három lehetőséget is kidolgozott. Ezek közül egyelőre egy saját kocsicsalád kifejlesztéséhez kezdhettek hozzá a MÁV, a másik projektre még nincs pénz, a harmadikat pedig a szaktárca vette le az európai uniós fejlesztések listájáról.

Lapunk megtudta, a MÁV már felkészült ötven vasúti kocsit átépítési tenderének az indítására, de a finanszírozásról nincs még döntés. Ehhez ugyanis állami hozzájárulás szükséges.

Közölték, hogy európai uniós forrásokból új motorvonatokat is vásárolna a vasúttársaság, erre viszont csak akkor van esély, ha az ország 2013-ig nem tudná felhasználni a jelenleg rendelkezésre álló támogatási keretet.

Pedig az európai uniós pénzre nagy szüksége lenne a közlekedési társaságnak, mivel egy új rendelkezés miatt drágábbak lesznek a motorvonatok.

Fiókban landoló felújítási tervek

Egy új európai uniós előírás következtében az ideiglenes esztendőtlő lényegesen emelkedtek a vasúti motorvonatok beszerzési árai. Lényegesen emelkedtek év elejétől a vasúti motorvonatok beszerzési árai, ugyanis az Európai Bizottság új ütközésvédelmi előírást hagyott jóvá. A MÁV esetében ez lényeges változást nem hoz: szándékok ugyan voltak a járműpark megújítására, az anyagi lehetőségek azonban komoly akadályt jelentettek eddig is.

Tervekkel tele a padlás a MÁV háza táján, ám a szándékok el- lenére nehézkes a járműpark megújítása. A vasúttársaság három lehetőséget is kidolgozott: felújítana ötven InterCity (IC) vagon, hozzákezdett egy saját kocsicsalád kifejlesztéséhez, illetve európai uniós forrásokból új motorvonatokat vásárolna az elővárosi és az IC-forgalom lebonyolítására. Ezek közül egyelőre csak a saját fejlesztés indult be, ugyanis két ICvagon prototípusának elkészítéséhez sikerült uniós támogatást szerezni. Ám ez csak az első lépés, ahhoz, hogy a két járművet újabbak kövessék, fejlesztési pénzekre lenne szükség, ami egyelőre nincs.

A vasúttársaság négy éve tervezi, hogy felújítat ötven IC-vagont. A tervek szerint hamarosan elindítanak a tendert, ha sikerül kedvező finanszírozási forrást szerezni. Fennáll a lehetősége annak is, hogy a Magyar Fejlesztési Bank nyújtana hitelt a vasúttársaságnak. A bank Közösségi közlekedésfejlesztési hitelprogramjában ötvenmilliárd forint áll rendelkezésre, ebből azonban eddig Volán-cégek és a Miskolci Tömegközlekedési Zrt. használt fel pénzt. Ennél a fejlesztési hitelnél is garantálni kell, hogy a programban részt vevő vissza tudja fizetni a pénzt, másrészt ötmilliárd forint feletti beszerzéshez a MÁV-nál tulajdonosi döntés szükséges. Így a tenderhez még a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. hozzájárulása szükséges.

Az úgynevezett harmadik generációs IC-vagonokból jelenleg tíz áll rendelkezésre a MÁV-nál, ehhez csatlakozna további ötven. A vasúttársaság ebből a típusból négy első és hat másodosztályú – WiFivel felszerelt – kocsit közlekedtet, ehhez alakíthatnának át negyvenkét másodosztályú, illetve nyolc vegyes használatú vagon, amelyekben első- és másodosztá-

lyú ülőhelyek lennének. A járműveket a legforgalmasabb IC-vonalakon, így Budapest–Debrecen–Nyíregyháza, Budapest–Miskolc–Nyíregyháza, Budapest–Pécs és Budapest–Szeged között helyezné forgalomba a vasúttársaság. Új járművekre EU-s forrás is felhasználható lenne, ebből adódóan már kész pályázati terveket is elkészítettett a MÁV. Ezek viszont a fiókba kerültek. A kormány ugyanis egyelőre nem támogatja a MÁV járműbeszerzési törekvéseit, mert a hetven elővárosi és a 18 IC-motorvonat beszerzésére irányuló terveket a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium tavaly októberben egyszerűen levette a támogatandó projektek listájáról, s az azóta sem került vissza. Ezek a korszerű járművek mai árakon összességében kétszázmilliárd forintba kerülnének. A kormány, illetve a szaktárca illetékesei úgy gondolták, hogy ezt az összeget – amennyiben lehet – inkább az infrastruktúra fejlesztésére költené az ország. A MÁV-nak akkor lenne lehetősége az új járművekhez EU-s pénzeket igénybe venni, ha 2013 végéig a még rendelkezésre álló forrásokat teljes egészében az ország nem tudná felhasználni. Előnyös lehet, hogy a járműbeszerzések lebonyolítása, illetve ennek előkészítése jóval egyszerűbb, mint az infrastruktúra megújításakor. Mindez azzal egészül ki, hogy az európai motorvonatgyártók képesek 18 hónapos szállítási időt garantálni, így a beszerzés még ebben a költségvetési ciklusban – 2015. végi pénzügyi zárással – meg tudna valósulni.

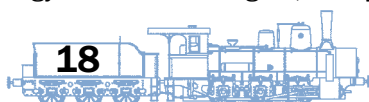
Az EU-s forrás azért is jönne jól ebben az esetben, mert egyre kisebb az esélye, hogy a MÁV külső, pláne saját forrást használjon fel új motorvonatok beszerzéséhez. Mindez leginkább abból adódik, hogy az Európai Bizottság új ütközésvédelmi előírásokat léptetett hatályba az év elejétől. Ez pedig azt jelenti, hogy a gyártóknak a jelenleginél masszívabb járműveket kell szállítaniuk, ami 10-15 százalékkal megdrágíthatja az amúgy sem olcsó motorvonatok árát.

Némi átmenetet ugyanakkor lehetővé tesz az unió, így például még meg lehet rendelni olyan motorvonatokat, amelyeknek a típusengedélye már rendelkezésre áll, ám az már kétséges, hogy egy új közbeszerzési pályázat beleférne-e ebbe az időbe. Ebbe a kivételbe tartozik a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zrt., amely tavaly indította el a pályázatát négy új motorvonat beszerzésére. A gyártás, illetve a szállítás ugyan még nem kezdődött el, viszont még a régi szabványok szerint lehet a járműveket szállítani a vasúttársaságnak.

Emelkedett az utasforgalom

Tavaly tíz év után először emelkedett a MÁV utasforgalma: míg 2010-ben 137 millióan, tavaly már 142 millióan vették igénybe a szolgáltatást, s a nemzetközi forgalom húsz százalékkal bővült. A MÁV-Start vezetése új fejlesztéseket jelentett be tegnap az Utazás kiállításon. A cég 48 jegyértékesítő automatát vásárol, áprilistól a mobilegyenleg terhére is ki lehet fizetni az interneten megváltott menetjegyeket, s utazás közben a váratlan eseményekről a jegyvizsgálók adnak tájékoztatást. (PGI)

KA: A pénztelenség miatt fényévekre vagyunk a fejlett államok vasúti szolgáltatási színvonalától!





Újabb FLIRT megrendelés Helsinkiben

A Stadler Rail Csoport 9 darab FLIRT típusú elővárosi villamos motorvonat szállítására kapott megbízást a finnországi Junakalusto Oy vasúttársaságtól. A megrendelést a finn vállalat annak a megállapodásnak az opciójaként hívta le, amelyet a Stadler és a Junakalusto még 2006-ban kötött összesen 32 FLIRT vonat gyártására. Az elkészült járművek, amelyek tetőszerkezetét a Stadler szolnoki üzemében gyártották le, három éve üzemelnek sikeresen Helsinkeli elővárosi vonalain. A jelenlegi megrendelés összértéke 54 millió euró, a járműveket a Stadlernek 2014-ig kell leszállítania.

A Junakalusto Oy vasúttársaságot Helsinki, Espoo, Vantaa és Kauniainen városai (65%), illetve a Finn Államvasutak (VR-Yhtymä Oy - 35%) alapították 2004-ben. A társaság feladata vasúti járművek beszerzése és karbantartása, és azok rendelkezésre bocsátása a Finn Államvasutak részére. Jelenleg egy új körvasút építése folyik, amely a városközpontot, illetve Helsinkeli külvárosi területeit köti majd össze a főváros nemzetközi repülőterével. A Junakalusto Oy ennek a kiszolgálása érdekében döntött úgy, hogy 32 FLIRT-ből álló flottáját 41-re emeli.

Extrém időjárás körülményeknek is megfelel

Az 1524 mm-es széles nyomtávnak, illetve a Finnországra jellemző extrémmebb, olykor -40 Celsius fokot is elérő időjárásnak köszönhetően a finn FLIRT műszaki tartalma eltér normál nyomtávú testvéreitől. Annak érdekében, hogy a vonatot a szélsőséges időjárás kívánalmaknak is megfeleljen, a Stadler mintegy 50-100%-kal növelte a szigetelés határfokát, illetve a járműveket háromrétegű üvegezéssel ellátott ablakokkal szerelte fel. A már kipróbált, és számos járműben használt légkondicionáló berendezéshez egy hővisszanyerő rendszert is épített a Stadler, amely az utastérből elszívott meleg levegőt a külvülről beszívott friss, hideg levegő előmelegítésére használja fel, ez pedig jelentős energia-megtakarítást jelent az üzemeltető számára. A beszállótereknél elhelyezett fűtőtestek pedig azt a cél szolgálják, hogy a folyamatos ki- és beszállásnál is a hőmérsékletet a lehető legegyszerűbben szinten tudja tartani a jármű.

Műszaki jellemzők

A 80%-ban alacsonypadlós négyrészes járművek 260 ülőhellyel, mozgássérültek által is használható WC-vel, továbbá kerekesszékes utasok, kerékpárok és babakocsik szállítására is alkalmas multifunkcionális terekkel rendelkeznek. A széles, 3,2 méteres járműszélességnek köszönhetően (átlagos járműszélesség Európában: 2,9 m) a vonatokat kényelmes, 3+2-es ülésselrendezéssel alakították ki. A 11 darab korszerű, lapos képernyős egységgel ellátott utastájékoztató rendszer a menetrendről, csatlakozásokról, illetve az időjárásról ad információt az utazóközönségnek. Az utasok számára 6 vészívó áll rendelkezésre, amelyen vészhelyzet esetén a jármű vezetőjétől vagy a kalauztól kérhetnek segítséget. A 160 km/h végsebességre képes járműveket finn EBICAB vonatbefolyásoló rendszerrel látják majd el, amelyet úgy alakítanak ki, hogy a későbbiekben lehetőség legyen az európai ETCS rendszer kiépítésére is.



Forrás: Stadler, Csaba Kiss, Kommunikációs vezető

Hat Variobahn villamost szállít a Stadler Londonba

Sikeres tesztelésen esett túl a Stadler Pankow GmbH Variobahn típusú városi villamosa, amelyet a Stadler Rail Csoport németországi leányvállalata a londoni villamos hálózatot üzemeltető Tramlink London számára gyártott le. A közlekedési vállalat 2011 nyarán adott megbízást a Stadlernek 6 darab

ötüléses Variobahn gyártására és leszállítására. A társaságnak opcióként lehetősége van 8 darab további jármű megrendelésére is. A megbízással a Tramlink a croydoni villamoshálózat megnövekedett utasforgalmát kívánja kiszolgálni.

A londoni Variobahn-t a Stadler a németországi Chemnitzer Verkehrs-AG közlekedési vállalat hálózatán tesztelte 2011 végén. Az első villamost a Stadler várhatóan január közepén szállítja Londonba, amelyet követően elkezdődhet a villamosvezetők betanulása. 2012 tavaszára várhatóan mind a 6 jármű forgalomba állhat a croydoni hálózaton.



Összeállította: Bartha Géza



A megrendelt jármű 100%-ban alacsonypadlós kialakítású, a helyi igényeknek megfelelő 385 mm-es maximális padlómagasság pedig könnyű beszállást biztosít a mozgáskorlátozott utasok számára is. A maximum 80 km/h végsebességre képes kétirányú villamos 72 ülő- és 134 állóhellyel rendelkezik. A Variobahn hosszúsága 32,37 méter, míg a szélessége 2,65 m. A mai kor elvárásainak megfelelően a járművek utas- és vezetőre egyaránt légkondicionált, a vezetőkabint pedig ergonomikus kialakítású. A villamos megfelel a DIN 5510-es szabványnak is, amely Németországban az alagutakban használt járművek tűzvédelmi előírásait szabályozza. A jármű moduláris felépítése teszi lehetővé azt, hogy a Variobahn az üzemeltető egyedi igényeinek is megfelelhessen.

Forrás: Stadler Trains Magyarország Kft.

Csehországban külön női kocsikkal jár a vasút

A cseh vasúttársaság (ČD) olyan kocsikat helyez üzembe, melyek csak női utasokat szállítanak. Így akarják növelni a nők biztonságérzetét. A férfiaknak más kupékban kell helyet találniuk. Jelenleg próbaüzemben kerültek bevezetésre a női kocsik, mégpedig a Németországba, Ausztriába és Szlovákiába közlekedő EuroCity járatokon, illetve a gyorsvonatok többségén.

Az újítás oka, hogy a női utasok száma megcsappant, mivel nem érezték magukat biztonságban, s így próbálják meg visszacsalogatni őket a vonatokra. „A nők számára elkülönített kocsik biztonságérzetet nyújtanak a nők és lányok számára. Egyes nőknek nem kellemes zárt térben ülni férfiakkal” - magyarázta Peter Štáhlavský, a cseh vasúttársaság szóvivője az idnes.cz portálnak. A női kocsikat piktogrammal jelölték meg, s a jegyellenőrök ügyelnek arra, hogy a kupéba csak nők szállhassanak fel.

A portálnak nyilatkozó egyik női utas, aki a Zlín-Prága vonalon közlekedett, megerősítette, a kocsiba beszálló két férfit a kalauz rövid időn belül kitiltotta. „Arról beszélt, hogy ez uniós előírás. A kupében helyet foglaló másik hölgygel inkább kellemetlenül éreztük magunkat azokkal a férfiakkal szemben. Ők különben azt hitték, rejtett kameráról van szó” - nyilatkozta Miroslava Kratochvílová. Štáhlavský cáfolta, hogy uniós irányelvről lenne szó, hangsúlyozta, ez a vasúttársaság döntése. Szerinte számos európai társaság is hasonló intézkedéseket vezet be.

A nők számára elkülönített kocsik egyelőre nem túl elterjedtek Európában. Az osztrák államvasút például bevezette minden EC és IC járatán. A női kocsik többnyire a vonat személyzeti kupéjának közelében található, hogy szükség esetén a nők segítséget kérhessenek.

A női vagonok inkább a moszlim államokra jellemzőek, ám itt a nők nem szállhatnak fel a többi kocsiba, ahol a férfiak utaznak. A cseh vonatokon ez nem így van, a nők természetesen utazhatnak a közös kocsikban is, a férfiak viszont ki vannak tiltva a női kupékból.

forrás: atv.hu

Üzemi Tanács választás – MÁV-TRAKCIÓ Zrt. 2012. március 27-28-29.



Egy hivatás! Egy cél! Egy akarat!
Mozdonyvezetők a mozdonyvezetőkért!

Szavazz a MOSZ jelöltjeire!



**Mozdonyvezetők
Lapja**

Mozdonyvezetők Szakszervezete
tájékoztató kiadványa

Megjelenik havonta

Kiadja: a **Mozdonyvezetők Szakszervezete**
Főszerkesztő: **Kiss László** elnök

Szerkesztő bizottság tagjai:

Dr. Dancsa Attila ügyvezető alelnök
Barsi Balázs területi ügyvivő

Szerkesztőség: **1145 Bp., Bácskai u. 11.**

Tel./Fax: **220-3822, 220-4561, 221-4026**

Üzemi telefon:

01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

E-mail: **mosz@mosz.co.hu**

Honlap: **www.mosz.co.hu**

Készül: az **A.EDITOR Szolgáltató Bt.** gondozásában
www.aeditor.hu

Felelős vezető:

Kovács Attila

Nyomdai előkészítés:

Krityle

© 2012 MOSZ. Minden jog fenntartva.

A kiadvány szerkezete, tartalmi és tipográfiai kialakítása
védett, annak teljes vagy részbeni átvétele, másolása a
szerkesztőbizottság engedélye nélkül tilos.